

**ROTA BIOCEÂNICA: CONTRIBUIÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO REGIONAL DAS CIDADES DE CAMPO GRANDE E PORTO MURTINHO/MS****BIOCEANIC ROUTE: CONTRIBUTION TO REGIONAL DEVELOPMENT OF THE CITIES OF CAMPO GRANDE AND PORTO MURTINHO/MS****RUTA BIOCEANICA: CONTRIBUCIÓN AL DESARROLLO REGIONAL DE LAS CIUDADES DE CAMPO GRANDE Y PORTO MURTINHO/MS**

Roberto Padilha Moia¹
Alessandro Marco Rosini²

RESUMO

O desenvolvimento sustentável regional é vital para que uma região possa captar investimentos, gerando renda e diminuindo os índices de pobreza. O objetivo desta pesquisa foi identificar como a Rota Bioceânica vem desenvolvendo, de maneira sustentável, observando às ODS (objetivos de desenvolvimento sustentável), o empreendedorismo e, a geração de renda nas cidades de Porto Murtinho e Campo Grande. A metodologia utilizada foi um estudo exploratório a partir de dados secundários, utilizando-se ainda uma pesquisa documental. Os resultados apontam que as cidades de Campo Grande e Porto Murtinho precisam desenvolver políticas públicas que melhorem os indicadores constantes nos ODSs 8, 9, 11 e 17, para que possam obter um desenvolvimento econômico sustentável permitindo atrair investimentos que ampliem a relevância dessas cidades para a Rota Bioceânica. Ao final, apresenta-se as principais oportunidades para o desenvolvimento regional sustentável a partir do estudo realizado.

Palavras-chave: desenvolvimento sustentável; planejamento territorial; ODS; governança regional; integração econômica.

ABSTRACT

Sustainable regional development is vital for a region to attract investment, generate income and reduce poverty rates. The objective of this research was to identify how the Bioceanic Route has been developing, in a sustainable manner, in compliance with the SDGs (sustainable development goals), entrepreneurship and income generation in the cities of Porto Murtinho and Campo Grande. The methodology used was an exploratory study based on secondary data, also using documentary research. The results indicate that the cities of Campo Grande and Porto Murtinho need to develop public policies that improve the indicators contained in SDGs 8, 9,

¹Pós-Doutorado. UNIDERP/MS; Campo Grande. Mato Grosso do Sul. Brasil. E-mail: robertopadilha@uol.com.br. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7204-0162>

²Pós-Doutorado; UNIDERP/MS; Campo Grande. Mato Grosso do Sul. Brasil. E-mail: alessandro.rossini@yahoo.com; ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5150-8483>.

11 and 17, so that they can achieve sustainable economic development, allowing them to attract investments that increase the relevance of these cities to the Bioceanic Route. Finally, we present the main opportunities for sustainable regional development based on the study carried out.

Keywords: sustainable development; territorial planning; SDGs; regional governance; economic integration.

RESUMEN

El desarrollo sostenible regional es vital para que una región atraiga inversiones, genere ingresos y reduzca las tasas de pobreza. El objetivo de esta investigación fue identificar cómo la Ruta Bioceánica se viene desarrollando, de manera sostenible, respetando los ODS (objetivos de desarrollo sostenible), el emprendimiento y la generación de ingresos en las ciudades de Porto Murtinho y Campo Grande. La metodología utilizada fue un estudio exploratorio basado en datos secundarios, utilizando también la investigación documental. Los resultados indican que las ciudades de Campo Grande y Porto Murtinho necesitan desarrollar políticas públicas que mejoren los indicadores contenidos en los ODS 8, 9, 11 y 17, para que puedan obtener un desarrollo económico sostenible, permitiéndoles atraer inversiones que aumenten la relevancia de estas ciudades para la Ruta Bioceánica. Al final presentamos las principales oportunidades de desarrollo regional sostenible a partir del estudio realizado.

Palavras chave: desarrollo sostenible; ordenamiento territorial; ODS, gobernanza regional; integración económica.

Como citar este artigo: MOIA, Roberto Padilha; ROSINI, Alessandro Marco. Rota bioceânica: contribuição para o desenvolvimento regional das cidades de Campo Grande e Porto Murtinho/MS. *DRd – Desenvolvimento Regional em debate*, v. 16, p. 28-53, 24 abr. 2026. Doi: <https://doi.org/10.24302/drd.v16.5749>.

Artigo recebido em: 04/12/2024

Artigo aprovado em: 23/04/2026

Artigo publicado em: 24/04/2026

1 INTRODUÇÃO

A Rota Bioceânica é um projeto de integração regional que visa conectar os oceanos Atlântico e Pacífico, atravessando Brasil, Paraguai, Argentina e Chile. Este corredor objetiva transformar Porto Murtinho e outras localidades ao longo de seu trajeto, impulsionando o desenvolvimento econômico e social (Siqueira, 2025).

O desenvolvimento regional sustentável contribui para o crescimento de localidades menos privilegiadas do ponto de vista geográfico, bem como, pequenos municípios (Bansal *et al.*, 2019; Marinov *et al.*, 2019; Al-qudah *et al.*, 2022; Anh *et al.*, 2022). Para alcançar um desenvolvimento regional equilibrado, é fundamental aplicar a teoria do desenvolvimento sustentável. Deve-se considerar as diferenças na distribuição de recursos entre as regiões e

trabalhar para resolver os desequilíbrios entre economia, sociedade e meio ambiente. Assim, promove-se um equilíbrio espacial no desenvolvimento regional e um desenvolvimento verde que facilite uma melhor coordenação entre economia e ecologia (Deng *et al.*, 2021).

A implementação da Rota Bioceânica traz desafios significativos em termos de planejamento territorial, governança regional e sustentabilidade. Assim, há a necessidade de documentos que apoiem o planejamento territorial e o desenvolvimento sustentável das áreas envolvidas (Oliveira, 2022).

O desenvolvimento de regiões mais afastadas dos grandes centros financeiros e/ou que não possuem atratividade para captação de recursos e investimentos é mais complexo (Bozhikin *et al.*, 2019; Marinov, 2019). A falta de um desenvolvimento sustentável contribui para a ampliação de problemas sociais, favorecendo diretamente o aumento da pobreza e da exclusão das pessoas de oportunidades de inserção e prosperidade dentro da sociedade, além de comprometer o desenvolvimento sustentável de uma determinada localidade ou região (Álvarez, 2019; Zeifert, 2019; Corti, 2023).

O desenvolvimento regional de maneira equilibrada promove o bem-estar das pessoas de forma equitativa em cada região. (Deng *et al.*, 2021). Com a globalização ocorreu a disseminação do regionalismo, que deve ser visto não apenas como uma ferramenta para intensificar e aprimorar os laços econômicos entre países vizinhos, mas também como um mecanismo de proteção coletiva dos interesses regionais frente ao aumento da competição e à instabilidade global (Babenko *et al.*, 2020).

Todo esse desenvolvimento colabora para que surjam novos projetos de empreendedorismo e geração de renda, favorecendo a economia local (Moreira *et al.*, 2021; Picazo *et al.*, 2021; Nakano *et al.*, 2022). Quando se fala em empreendedorismo, o conceito principal já está amplamente difundido pelo mundo, contribuindo com o desenvolvimento econômico de países e regiões (Cho *et al.*, 2022; Dornelas, 2021; Santos Junior *et al.*, 2023; Schneiders, 2020). Os resultados do desenvolvimento econômico local ou regional estão diretamente associados às iniciativas geradas pelo empreendedorismo. Esses resultados indicam que a qualidade e a quantidade de empreendedores podem ser aprimoradas por meio da interação entre diferentes fatores e da presença de diversos caminhos igualmente eficazes que conduzem aos mesmos resultados (Moreira *et al.* 2021).

Porém, o aumento desses empreendedores passa pelo desenvolvimento dos processos de integração das relações econômicas internacionais, sendo uma consequência lógica do aumento na movimentação de bens e fatores de produção entre diferentes países. Esse crescimento exige a criação de cadeias de suprimento mais confiáveis e a eliminação de numerosos obstáculos ao comércio internacional e ao fluxo de fatores de produção. Associações de integração interestaduais e acordos políticos multilaterais surgiram como formas eficazes de abordar e resolver diversas questões e problemas internacionais. (Babenko *et al.*, 2020).

Mas como facilitar o desenvolvimento regional sustentável, facilitando acordos internacionais e incentivando o empreendedorismo regional de maneira inovadora, trazendo assim benefícios para as cidades atendidas? É nessa direção que este estudo busca identificar como a Rota Bioceânica, tendo como foco as cidades de Campo Grande e Porto Murtinho, pode contribuir para o desenvolvimento econômico e sustentável do Mato Grosso do sul, tendo como

foco de desenvolvimento as áreas como o empreendedorismo, o turismo, a modernização das cidades, entre outras, do Mato Grosso do Sul.

A problemática estudada nesse artigo busca contribuir para o desenvolvimento econômico e social da região por meio de oportunidades do empreendedorismo nas duas cidades estudadas que fazem parte da Rota Bioceânica.

O objetivo geral desse estudo foi identificar como a Rota Bioceânica vem incentivando, de maneira sustentável, observando às ODS (objetivos de desenvolvimento sustentável), o empreendedorismo e, a geração de renda nas cidades de Porto Murtinho e Campo Grande, visando a melhoria da qualidade de vida e o aumento da renda da população local.

Como objetivos específicos deste estudo tem-se: (1) identificar como a Rota Bioceânica pode contribuir para o crescimento das duas cidades, (2) identificar as oportunidades de desenvolvimento regional para que as cidades de Porto Murtinho e Campo Grande possam atender as demandas geradas pela implantação da Rota Bioceânica, respeitando a sustentabilidade.

2 REVISÃO DE LITERATURA

O espaço territorial passa por transformações contínuas, mas dentro de limites geográficos definidos. O território é entendido como uma síntese de unidade e diversidade, sempre relacionado à evolução histórica da humanidade. A ocupação desse espaço ocorre conforme as necessidades de trabalho e o aproveitamento dos recursos naturais. No contexto contemporâneo, o uso do território é determinado pela construção de infraestrutura e pelo dinamismo das esferas econômica e social, o que leva à criação ou reconfiguração de novos espaços geográficos (Santos, 2000).

Nesse sentido, o desenvolvimento regional é estratégico para que uma determinada região possa prosperar e trazer benefícios para toda a sua comunidade. Para que se possa definir uma região com maior probabilidade de desenvolvimento, o ponto de partida é a definição dessa região com critérios que a tornem mais suscetível ao desenvolvimento social e econômico. Entre esses critérios estão a identidade da cultura local e seu potencial econômico, sempre com um olhar sustentável quanto ao aspecto cultural tanto da sua história, como de sua vocação para os negócios, além da promoção de inclusão social (Santos; Pereira, 2020).

Porém, nenhum desenvolvimento acontece sem a participação ativa da comunidade local. Ao envolver o indivíduo, seja de maneira pessoal ou em grupo, no processo de formulação das políticas públicas, espera-se que a sociedade obtenha benefícios, como a melhoria na qualidade dos serviços prestados, aumento dos serviços sociais, supervisão das despesas governamentais, definição de prioridades e reforço dos princípios democráticos, contribuindo para o desenvolvimento sustentável das cidades (Franz *et al.*, 2021).

Quanto mais as regiões se integrarem com foco no desenvolvimento econômico e social, o crescimento ocorrerá de maneira mais organizada e estruturada. Entre os principais benefícios para a integração regional destaca-se a sincronização dos processos de desenvolvimento econômico e social, a importância da adoção de indicadores de desenvolvimento regionais, crescimento do PIB, da produção local e da redução de custos. Esses benefícios colaboram

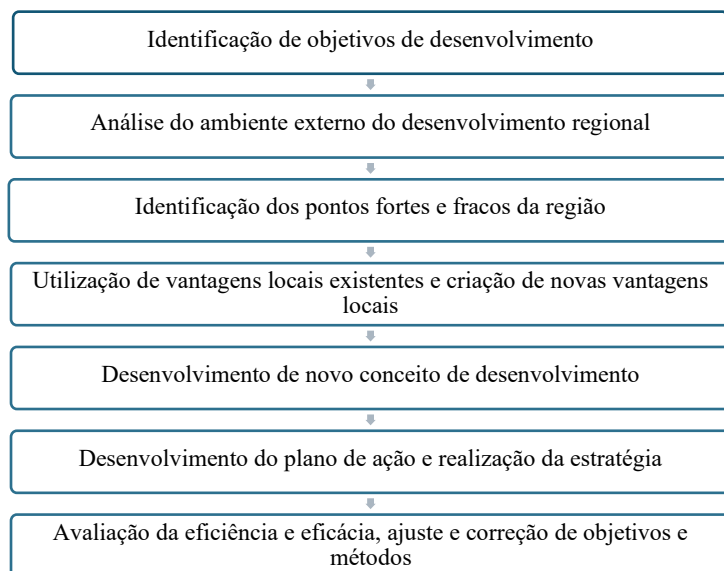
diretamente para a formação de mercados comerciais em âmbito regional (Babenco *et al.*, 2020).

Contudo, para que uma região consiga aproveitar todos esses benefícios é vital que ela defina e implemente políticas voltadas para destacar suas potencialidades principalmente de regiões mais rurais, ou até mesmo, aquelas que ainda estão atrasadas, por exemplo, do ponto de vista tecnológico, ou, que ainda, tenham toda sua economia muito voltada para sua própria população, mas, que por outro lado, tenha potencial para expandir seus negócios (Cicerone *et al.*, 2022).

O desenvolvimento regional reforça a ideia de que o crescimento econômico deve ser visto também a partir das especificidades regionais, e não apenas de uma perspectiva nacional ou global. A necessidade de políticas adaptativas, que considerem as características locais, pois o desenvolvimento sustentável depende de instituições fortes, políticas adequadas e uma compreensão profunda das condições e capacidades regionais (Rodrik, 2011).

Muitas vezes essas regiões têm vocações que facilitam o crescimento econômico e precisam apenas estruturar seu planejamento de maneira estratégica para que consigam obter o desenvolvimento regional. Conforme a figura 1, um bom planejamento estratégico com foco no desenvolvimento regional é composto por sete etapas. Essas etapas contemplam desde a identificação dos objetivos de desenvolvimento, passando pela análise do ambiente externo, onde são identificados os pontos fortes e fracos de cada região. Também é possível identificar as vantagens locais para que o desenvolvimento ocorra de acordo com um plano de ação. Por fim, avaliasse o que está dando certo e corrige o que está errado.

Figura 1 – Etapas do Planejamento Estratégico para o Desenvolvimento Regional



Fonte: Adaptado de Veckalne; Tambovceva (2022)

O resultado da implementação do planejamento estratégico é que todos os atores sociais, entre eles os cidadãos, políticos, empresários e todos que de alguma maneira possam obter benefícios, possam contribuir para o desenvolvimento regional, melhorando os indicadores sociais e econômicos daquela localidade. Muitas oportunidades podem surgir incentivando o empreendedorismo, principalmente com foco social, ou seja, que permita a melhoria da renda

das pessoas daquela localidade. Nesse sentido, a ação empreendedora observada em uma localidade é positivamente influenciada pelo nível educacional de sua população, que precisa de ondas recursivas de investimentos para apoiar as tendências de desenvolvimento ou novos ciclos de desenvolvimento (Canever *et al.*, 2010).

Quando se olha para a regionalidade, o empreendedorismo social tem potencial para geração de negócios (Moreira *et al.*, 2021). Negócios focados em suprir a ausência, na maioria das vezes, de recursos públicos para melhoria das condições de vida de uma determinada população, possibilitam, no caso brasileiro, uma melhoria em indicadores como, por exemplo o IDH – índice de Desenvolvimento Humano (Oliveira, 2004; Nakano *et al.*, 2019). Porém, para isso são necessárias práticas inovadoras e sustentáveis que possam garantir a efetividade do empreendedorismo social (Douglas; Prentice, 2019, Picazo *et al.*, 2021). Algumas regiões ao redor do mundo utilizaram dessa estratégia para revitalizar, ou mesmo, reconstruir regiões (Moreira *et al.*, 2021). Um conceito que pode ajudar na identificação de dessas práticas é o ESG (Andrade; Almeida, 2022; Irigaray; Stocker, 2022; Li *et al.*, 2021; Liu *et al.*, 2023).

“O conceito de ESG (em português, Ambiental, Social e Governança) é um conjunto bastante amplo de questões, desde a pegada de carbono até as práticas trabalhistas e de corrupção, que justificam a criação de critérios e práticas que direcionam o papel e a responsabilidade dos negócios em direção aos fatores ambientais, sociais e de governança corporativa.” (Irigaray; Stocker, 2022, p. 1)

Os desafios ambientais e sociais estão cada vez mais intensos na grande maioria dos países, exigindo que empresas e governos produzam resultados ambientais, sociais e de governação (ESG) bem-sucedidos (Liu *et al.*, 2023). À medida que a conscientização sobre o desenvolvimento sustentável regional aumenta, as empresas que priorizam a governança ambiental, social e corporativa (ESG) estão descobrindo que isso pode se transformar em uma vantagem competitiva significativa na atração de investidores (Hu *et al.*, 2023).

A governança territorial é essencial para garantir um desenvolvimento sustentável nas comunidades. É preciso considerar essa questão de forma ampla, pois, embora o desenvolvimento frequentemente se concentre apenas no aspecto econômico, ele é apenas uma das várias dimensões importantes. O aspecto social, por exemplo, foca em promover o bem-estar de todos, criando condições que garantam a equidade no acesso aos recursos indispensáveis para uma vida digna e para o potencial pleno dos indivíduos (Lacerda; Silva, 2019).

A governança territorial envolve a organização e coordenação das atividades de uma região, adotando uma abordagem participativa e criativa, com ênfase na colaboração entre os diversos grupos presentes. Esse processo, que busca equilibrar o uso dos recursos naturais e sociais, inclui interações entre diferentes setores, como o governo, empresas, organizações civis e instituições acadêmicas. Ao longo desse processo, surgem negociações e decisões, com o objetivo de promover um crescimento equilibrado e justo para todos os envolvidos, considerando as necessidades locais e os impactos ambientais (Dallabrida, 2015).

Cabe ressaltar que a sustentabilidade depende dos três pilares: economia, sociedade e meio ambiente, notasse que o aspecto social, especialmente o envolvimento da comunidade local no processo de tomada de decisão do planejamento do desenvolvimento regional, carece de atenção suficiente. Logo a importância da abordagem de baixo para cima do planejamento

regional (Veckalne; Tambovceva, 2022). Quando se considera o desenvolvimento sustentável em uma região, é essencial buscar o equilíbrio entre o bem-estar das pessoas e o uso do território. Isso envolve a preservação e a proteção dos recursos naturais, enquanto se promove atividades econômicas e produtivas. O objetivo é aprimorar a qualidade de vida tanto para o presente quanto para as gerações futuras (Eyerkauffer *et al.*, 2020).

A questão da sustentabilidade tem ganhado cada vez mais atenção mundial, embora ainda não seja abordada de maneira suficiente para assegurar um futuro sustentável para as próximas gerações. Com esse propósito, a ONU lançou a Agenda 2030, um conjunto de diretrizes para que os países trabalhem de forma conjunta na criação de soluções mais equilibradas e sustentáveis. A agenda inclui, conforme a figura 2, 17 objetivos, mais conhecidos como ODS (Objetivos de Desenvolvimento Sustentável) destinadas a promover o desenvolvimento sustentável e a melhorar as condições sociais, econômicas e ambientais globalmente (Zorzo *et al.*, 2022).

Figura 2 – ODS



Fonte: ONU Brasil (2022)

Com relação às ODS, de acordo com Ângelo & Saraiva (2024, p. 48), *elas pretendem garantir que todos os seres humanos do mundo, possam desfrutar de paz, prosperidade e qualidade de vida*. Independente da localidade onde residem. Dessa maneira, as autoridades locais, para buscarem um desenvolvimento sustentável precisam realizar esforços para melhorar o ambiente de negócios, inclusive ajudando as empresas a adotarem diversas ações, entre elas a digitalização (Ollivaud; Haxton, 2019).

Do ponto de vista do desenvolvimento sustentável regional, as análises de impacto econômico são frequentemente criticadas por sua abordagem unidimensional, concentrando-se quase exclusivamente em métricas de crescimento, como produção, emprego, renda ou arrecadação fiscal, tendo uma tendência de abordagem apenas de indicadores de forma bastante agregada. Como resultado, aspectos distribucionais e outras questões socioeconômicas relevantes para a força de trabalho, por exemplo, no setor de turismo, frequentemente não são abordados (Kronenberg; Fuchs, 2021).

A busca por minimizar as desigualdades, aliada à necessidade de crescer preservando o meio ambiente e atendendo às demandas locais, reflete a perspectiva de um progresso sustentável. Esse objetivo, ao mesmo tempo em que visa promover a redução das desigualdades, busca enfrentar o desafio de crescer de maneira a proteger o meio ambiente. Essa visão de

progresso deve equilibrar tanto os aspectos locais quanto globais, considerando as necessidades regionais e promovendo um desenvolvimento que se alinhe aos desafios globais (Alves; Knorek, 2012).

Além do poder público, outros atores participam direta ou indiretamente no desenvolvimento desse tipo de empreendedorismo, entre eles, organizações sem fins lucrativos, entidades não governamentais de cunho privado, cooperativas regionais de produtores, a comunidade local, entre outros (Martins *et al.*, 2020; Moreira, 2021). Uma das contribuições pode ser a criação e implantação de rotas que facilitem o crescimento sustentável das regiões. Essas rotas auxiliam na ligação entre as vocações de cidades que, isoladamente, não tem muitas vezes força interna para o crescimento sustentável de longo prazo. É importante considerar o potencial das rotas na criação de um produto turístico que, recorrendo aos recursos endógenos de uma certa região, têm a capacidade de atrair visitantes ou turistas (Costa, 2020).

3 METODOLOGIA

Para essa pesquisa como metodologia foi realizado um estudo exploratório a partir de dados secundários, utilizando-se ainda uma pesquisa documental. A técnica utilizada foi a mineração de dados com foco na exploração e extração de informações econômicas e sociais relevantes já existentes sobre a Rota Bioceânica, com foco nas cidades de Campo Grande e Porto Murtinho, localizadas no estado do Mato Grosso do Sul. Essa técnica foi utilizada pois é adequada para lidar com a quantidade de dados existentes, como os números econômicos e os indicadores sociais (Camilo; Silva, 2009). A escolha das cidades levou em consideração o olhar sobre a capital do estado e a última cidade do Mato Grosso do Sul que faz fronteira com o Paraguai.

A coleta dos dados foi realizada de maneira sistemática, na primeira etapa desse estudo, foi realizada uma pesquisa bibliográfica – análise referente a temática proposta nesse trabalho - onde foram levantadas em periódicos acadêmicos fundamentação teórica necessária para validação do tema e construção de um arcabouço teórico capaz de justificar a relevância e execução da pesquisa. Foram investigadas publicações em periódicos científicos nas bases Scielo, Plataforma Capes, *Web of Science*, Scopus, entre outros, em um intervalo de tempo entre os anos de 2019 a 2024. Essa etapa foi realizada entre os meses de janeiro a junho de 2024.

Na segunda etapa, ocorrida entre os meses de junho e agosto de 2024, para aprofundar o olhar científico em cima do objeto de estudo, definido aqui como a Rota Bioceânica e o desenvolvimento sustentável, com foco nas cidades de Campo Grande e Porto Murtinho, localizadas no Estado do Mato Grosso do Sul, o primeiro passo foi a realização de uma entrevista semiestruturada com um consultor do Sebrae/MS para levantamento de informações preliminares. Essa técnica é útil para explorar percepções e experiências práticas, que podem não estar completamente refletidas nos documentos oficiais (Nunes *et al.*, 2019).

Na sequência, foram utilizados dados secundários coletados por meio de documentos e publicações, de forma física como eletrônica, realizados pelo Sebrae/MS, IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, IDSC (Índice de Desenvolvimento Sustentável das Cidades) e Governo do Estado do Mato Grosso do Sul. Os documentos escolhidos para a análise foram relatórios do prêmio Sebrae de Cidade Empreendedora, dados quantitativos referentes às cidades de Porto Murtinho e Campo Grande divulgados no portal do IBGE e IDSC, além de

relatórios oficiais publicados pelas Secretárias Municipais das duas cidades, bem como da Secretária Estadual do Mato Grosso do Sul. A partir deles, buscou-se identificar a história da implantação da Rota Bioceânica, indicadores não favoráveis para o desenvolvimento das cidades de Porto Murtinho e Campo Grande. Durante esse olhar procurou-se observar a sustentabilidade e o empreendedorismo a partir dos ODS 8, 9, 11 e 17. Ao final, utilizando como base a metodologia *design thinking*, apresenta-se um cenário de oportunidades para as duas cidades.

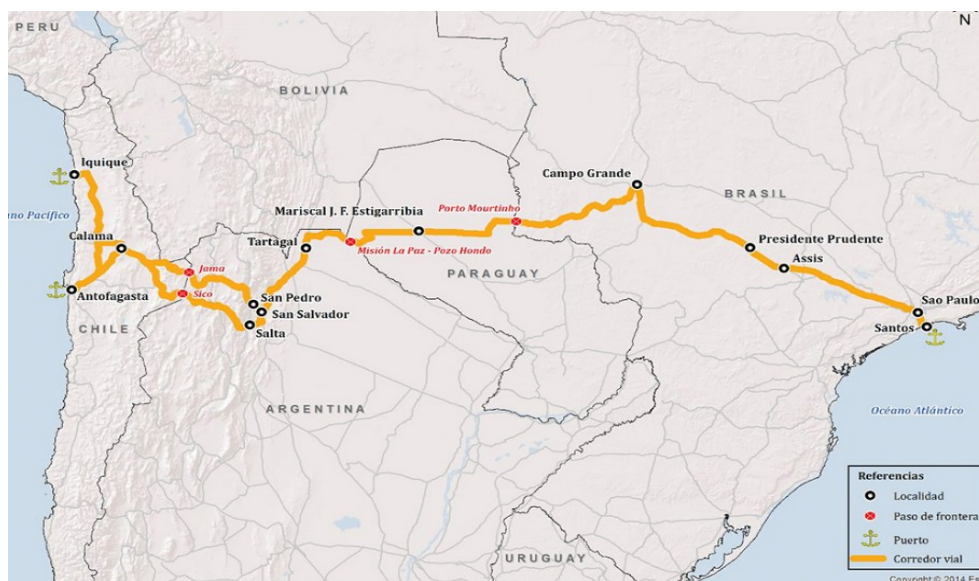
As técnicas do *design thinking* contribuem para garantir que uma declaração de problema seja solucionável e esteja aberta o suficiente para permitir a geração de novas soluções. Ela é eficaz porque promove a colaboração interdisciplinar, permitindo que diferentes perspectivas sejam integradas ao processo de criação de soluções (Brown, 2020). O *design thinking*, como ferramenta é eficaz para estimular a inovação, permitindo que as empresas procurem resolver problemas complexos. Esse processo segue algumas etapas como imersão, definição, ideação e prototipação, todas voltadas para a criação de soluções inovadoras e adaptáveis (Bonini e Sbragia, 2011). As etapas do *design thinking* (imersão, definição, ideação e prototipação) foram aplicadas para gerar soluções inovadoras para os desafios da Rota Bioceânica nas cidades estudadas:

- 1) Imersão: Envolveu a compreensão profunda do contexto da Rota Bioceânica e das realidades econômicas e sociais de Campo Grande e Porto Murtinho.
- 2) Definição: A partir das informações obtidas, foi possível definir os problemas principais e as áreas de interesse para o desenvolvimento das cidades.
- 3) Ideação: Foram geradas soluções inovadoras e práticas para melhorar os aspectos econômicos e sociais das cidades com base nos indicadores de sustentabilidade.
- 4) Prototipação: Foram sugeridos cenários que possam ser implementados nas cidades para explorar as oportunidades identificadas.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

O Corredor Bioceânico e a Ferrovia Bioceânica, também conhecida como Rota Bioceânica, fazem parte de uma estratégia maior, conhecida como Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), com o objetivo de criar uma conexão eficiente entre os litorais do Atlântico e do Pacífico, conforme a figura 1, abrangendo a região do Cone Sul da América do Sul. Esse projeto visa otimizar o transporte de mercadorias, reduzindo em até 17 dias o tempo de viagem entre os mercados da Ásia e da Oceania.

Figura 3 – Traçado da Rota Bioceânica

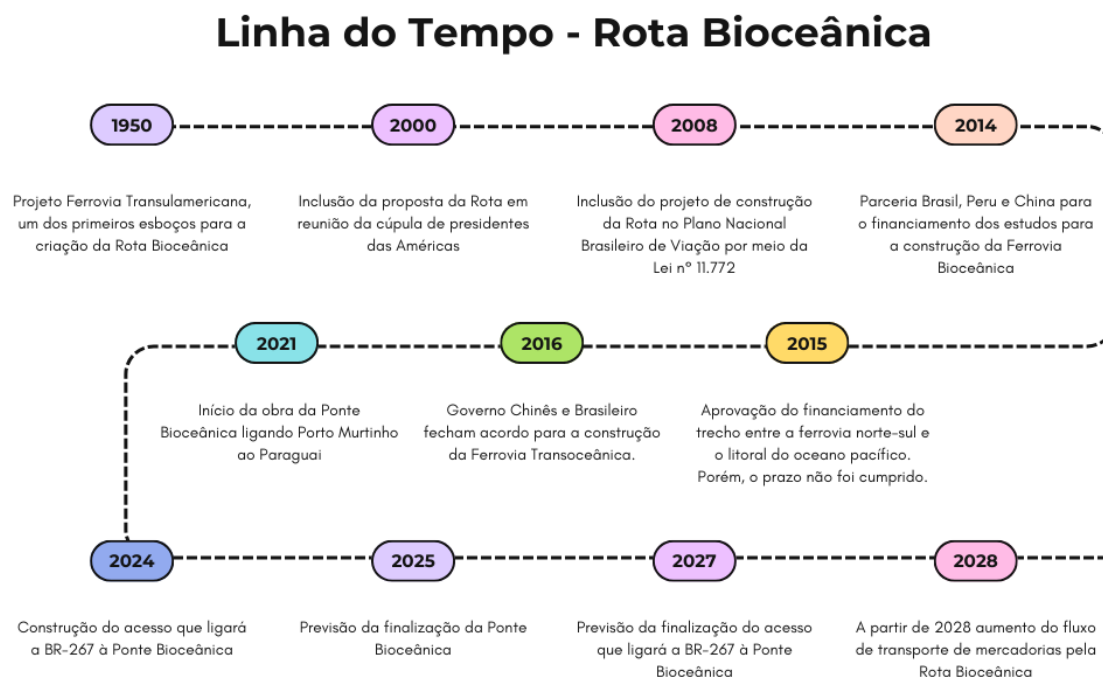


Fonte: Portal Rota Bioceânica (2024)

A infraestrutura planejada inclui um corredor rodoviário de aproximadamente 2.396 quilômetros, que irá interligar os dois principais oceanos, atravessando os territórios do Brasil, Paraguai, Argentina e Chile. Essa via estratégica conecta os portos de Antofagasta e Iquique, no Chile, e proporciona uma ligação direta entre o Atlântico e o Pacífico. A proposta de integração abrange quatro países que compõem a rota bioceânica, promovendo uma interdependência econômica e logística (Rota Bioceânica, 2024).

Além de seu impacto no comércio e na indústria, espera-se que o Corredor Bioceânico seja um fator transformador para o Mato Grosso do Sul, posicionando-o como um hub logístico central, essencial para a distribuição de bens na região. Além disso, o projeto tem o potencial de impulsionar o desenvolvimento social e turístico, ao explorar as riquezas naturais e culturais das cidades ao longo do percurso, beneficiando não apenas as economias locais, mas também ampliando as oportunidades de intercâmbio e crescimento regional. A figura 4, apresenta uma linha do tempo entre a concepção da rota até a previsão de operação total dela.

Figura 4 – Linha do tempo da Rota Bioceânica



Fonte: Construído a partir de UFMS (2019), Rota Bioceânica (2024) Semadesc (2024)

O Governo do Estado de Mato Grosso do Sul tem adotado uma política de investimentos significativos nas cidades que integrarão a Rota Bioceânica, com destaque para o município de Porto Murtinho. Nos últimos anos, a cidade recebeu cerca de R\$ 40,6 milhões em recursos direcionados a obras de infraestrutura. Além disso, o governo estadual tem promovido ações estratégicas voltadas para a revitalização da hidrovia do Rio Paraguai, com o intuito de atrair operadores logísticos e impulsionar o desenvolvimento do setor portuário na região (Rota Bioceânica, 2024). Esses investimentos, especialmente voltados à modernização da infraestrutura e melhoria da logística local, visam fortalecer Porto Murtinho como um ponto chave na conexão do Brasil com o mercado asiático, por meio da Rota Bioceânica. Este projeto estratégico não só posiciona o município como uma porta de entrada para o Pacífico, mas também coloca em evidência o papel de Mato Grosso do Sul como um elo fundamental no sistema de transporte internacional, facilitando a integração comercial e econômica entre o Brasil e as economias asiáticas.

A cidade de Porto Murtinho é uma cidade localizada no estado de Mato Grosso do Sul, Brasil. Fica situada na região Centro-Oeste do país, às margens do Rio Paraguai, e é conhecida por sua importância histórica e cultural. A cidade tem um papel significativo na economia regional, especialmente devido à sua proximidade com o rio, que é importante via de transporte para a região. Além disso, Porto Murtinho é conhecida por suas belezas naturais e pela riqueza da biodiversidade da região. A cidade também é um ponto de entrada para o Pantanal, uma das maiores áreas alagadas do mundo e um dos ecossistemas mais ricos em fauna e flora.

A cidade de Campo Grande é a capital do estado de Mato Grosso do Sul, localizado na região Centro-Oeste do Brasil. É uma cidade de grande importância econômica e administrativa na região. Conhecida por seu desenvolvimento urbano e infraestrutura, Campo Grande é um importante centro comercial, cultural e de serviços. A cidade é famosa por seu ambiente

acolhedor e pela qualidade de vida que oferece aos seus habitantes. Campo Grande possui várias áreas verdes, parques e praças que proporcionam lazer e bem-estar à população. Entre os pontos turísticos estão o Parque das Nações Indígenas e o Mercado Municipal, que oferecem uma visão do cotidiano e da cultura local.

A cidade de Campo Grande também é um ponto de acesso para o Pantanal, uma das maiores áreas alagadas do mundo, conhecida por sua biodiversidade impressionante. A cidade serve como base para turistas que desejam explorar essa rica região ecológica. O quadro 1, apresenta os principais indicadores dos dois municípios. Fica evidente que Campo Grande tem maior força econômica, enquanto a cidade de Porto Murtinho, tem indicadores inferiores, apresentando a necessidade de melhoria nos indicadores econômicos sociais, para que possa se tornar um município promissor.

Quadro 1 – Dados demográficos

Indicador	Campo Grande	Porto Murtinho
População	954.537	12.864
Salário médio mensal dos trabalhadores formais [2022]	3,3 SM.	2,4 SM
Pessoal ocupado [2022]	353.237	2.003
População ocupada [2022]	39,33%	15,58%
Percentual da população com rendimento nominal mensal per capita de até 1/2 salário-mínimo [2010]	30,3%	40,4%
PIB per capita [2021]	37.916,06	27.314,06
Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) [2010]	0,784	0,666

Fonte: IBGE (2024) – Data Sebrae (2024).

Esses dados iniciais contribuem para que possa analisar com maior detalhamento a necessidade de desenvolvimento sustentável dessas cidades. Para avaliar a sustentabilidade do desenvolvimento das cidades de Campo Grande e Porto Murtinho, utilizou-se como referência quatro dos objetivos definidos pela ODS. São eles: objetivo 8 – trabalho decente e crescimento econômico; objetivo 9 – indústria, inovação e infraestrutura; objetivo 11 – cidades e comunidades sustentáveis e; objetivo 17 – parcerias e meios de implementação. O quadro 2 apresenta um comparativo referente às duas cidades e seus respectivos desempenhos referentes a esses quatro objetivos. de acordo com o IDSC-BR (2024).

Quadro 2 – Comparativo ODS

CIDADE	Nível de Desenvolvimento Sustentável	Objetivo 8	Objetivo 9	Objetivo 11	Objetivo 17
Campo Grande	Médio	Médio	Baixo	Médio	Muito Baixo
Porto Murtinho	Baixo	Baixo	Muito Baixo	Muito Alto	Muito Baixo

Fonte: IDSC-BR (2024)

Quando observar-se os níveis de desenvolvimento sustentável de acordo com a ODS, a cidade de Porto Murтинho apresenta indicadores inferiores a cidade de Campo Grande. Porém quando se analisa o objetivo 17, nenhuma das duas cidades consegue desenvolver parcerias e meios de implementação de práticas sustentáveis. Essa deficiência compromete a atratividade de investimentos para a valorização e o crescimento da Rota Bioceânica, uma vez que, o desenvolvimento está relacionado com as parcerias estratégicas.

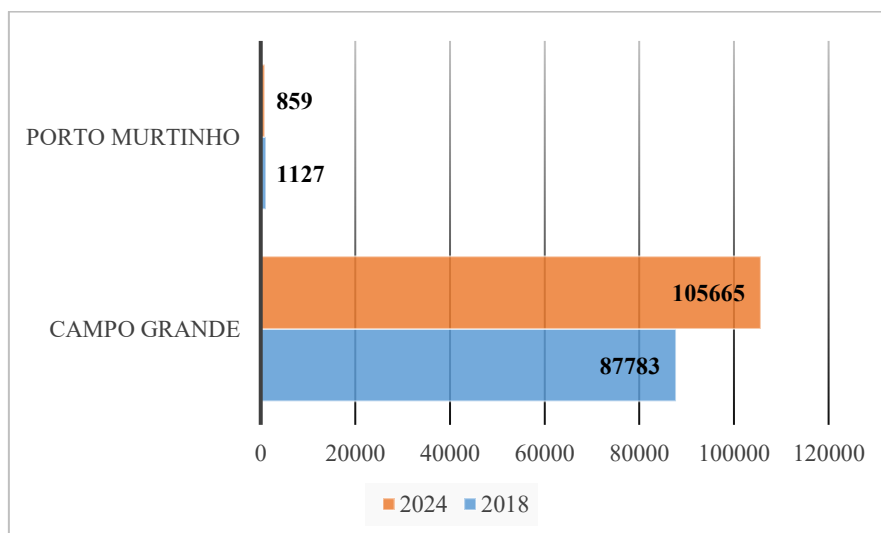
4.1 ODS 8 – TRABALHO DECENTE E CRESCIMENTO ECONÔMICO

No ODS 8, os dados comparativos entre Campo Grande e Porto Murтинho revelam desigualdades econômicas e sociais marcantes, evidenciando a disparidade entre a capital e o interior do estado. Enquanto Campo Grande, por ser a capital, apresenta indicadores mais favoráveis, Porto Murтинho se vê imersa em sérios desafios. A cidade enfrenta uma situação crítica em relação à inclusão econômica de sua população, com dificuldades evidentes na promoção de um mercado de trabalho decente e inclusivo. Esses números expõem não apenas as fragilidades econômicas de Porto Murтинho, mas também a falta de políticas públicas eficazes que possam garantir melhores condições de vida e oportunidades para sua população.

Em Campo Grande, 13,05% da população entre 10 e 17 anos está ocupada, enquanto em Porto Murтинho esse percentual é de 10,21%, ambos acima da referência estabelecida pelo ODS 8, que busca reduzir a ocupação precoce como um meio de combater a vulnerabilidade social e educacional. A taxa de 13,05% em Campo Grande é consideravelmente mais alta do que a referência de 7,59%, apontando desafios mais significativos em relação ao trabalho infantil e juvenil na cidade. Embora Porto Murтинho apresente uma taxa de 10,21%, ainda superior à referência, essa situação indica desafios semelhantes, mas com uma magnitude um pouco menor. Em ambos os casos, os dados evidenciam a necessidade de políticas públicas mais eficazes para combater o trabalho precoce e promover a inclusão educacional e social dos jovens. O PIB per capita de Campo Grande, de R\$ 37.916,00, é significativamente maior que o de Porto Murтинho, que é de R\$ 27.314,00, refletindo uma maior geração de riqueza por pessoa na capital. Embora Campo Grande esteja ligeiramente abaixo da referência de R\$ 38.000,00 indicando uma leve estagnação no crescimento econômico em relação à média nacional, a cidade ainda apresenta uma economia mais robusta. Já Porto Murтинho enfrenta desafios econômicos mais profundos, com um PIB per capita bem inferior à referência, o que evidencia uma economia local fragilizada e com menores recursos para promover o crescimento econômico inclusivo e sustentável, dificultando a oferta de empregos de qualidade e o desenvolvimento social da região.

Quando se olha para o perfil das microempresas e empresas de pequeno porte, além dos microempreendedores individuais, que são um termômetro para que se possa medir a geração de renda por meio do empreendedorismo, o gráfico 1 apresenta dados sobre o número de empresas MEI (Microempreendedor Individual) e ME (Microempresa) em Campo Grande e Porto Murтинho, comparando os anos de 2018 e 2024.

Gráfico 1 – Número de Empresas MEI e ME



Fonte: DataSebrae (2024).

Conforme o gráfico 1, Campo Grande apresenta um crescimento no número de MEIs e MEs, saltando de pouco mais de oitenta e sete mil empresas em 2018 para aproximadamente cento e seis mil empresas em 2024. Isso mostra uma tendência positiva, sugerindo um aumento da atividade empreendedora e possivelmente um ambiente favorável para pequenas empresas em Campo Grande. Já Porto Murtinho apresentou estabilidade no número desse tipo de empresa, o gráfico sugere que o número de empresas MEI e ME em Porto Murtinho permaneceu quase constante, o que pode indicar desenvolvimento econômico limitado em termos de crescimento de pequenas empresas nesta região em comparação a Campo Grande. Esta tendência sugere que Campo Grande está experimentando crescimento no setor empresarial, enquanto Porto Murtinho pode não estar vendo o mesmo nível de expansão de negócios ou criação de novos negócios. Esse é um termômetro para que seja possível medir o desemprego e a geração de renda nessas regiões.

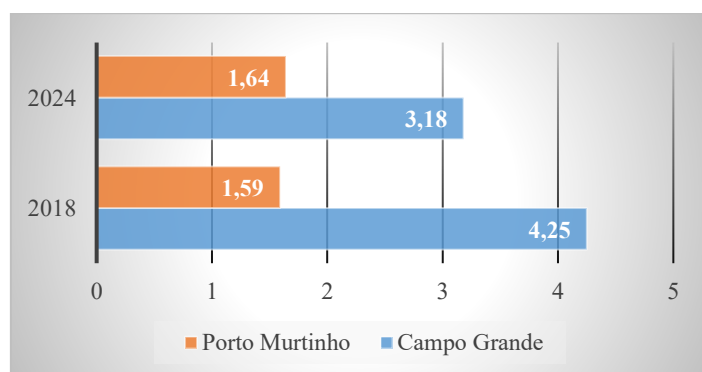
Quando se aborda a respeito das taxas de desemprego, ambas as cidades apresentam taxas relativamente próximas, com Porto Murtinho tendo uma taxa ligeiramente maior (6,98%) em comparação a Campo Grande (6,56%), ambas acima da referência de 3%, o que indica dificuldades em absorver a população economicamente ativa de forma efetiva e sustentável. No entanto, as taxas de desemprego entre os jovens (15 a 24 anos) nas duas cidades são quase idênticas e bem superiores à referência de 5,18%, com Campo Grande alcançando 11,84% e Porto Murtinho 11,86%, o que sinaliza desafios significativos no mercado de trabalho juvenil. Essas altas taxas de desemprego jovem sugerem a necessidade urgente de políticas públicas mais robustas para promover a inclusão dos jovens no mercado de trabalho formal. Em Porto Murtinho, a taxa geral de desemprego (6,98%) é ainda mais alta que a de Campo Grande, refletindo um mercado de trabalho mais restrito, enquanto a taxa de desemprego juvenil (11,86%) é praticamente a mesma nas duas cidades, apontando para desafios semelhantes na integração dos jovens ao mercado de trabalho.

Porto Murtinho apresenta um índice alarmante de jovens entre 15 e 24 anos que não estudam nem trabalham, com quase 29% dessa faixa etária nessa situação, um número muito superior aos 16,73% observados em Campo Grande. Ambos os índices estão bem acima da

referência de 14,76%, mas a situação de Porto Murтинho é ainda mais grave, refletindo uma escassez de oportunidades educacionais e de emprego para os jovens da cidade. Esse dado evidencia um desafio maior em Porto Murтинho na promoção de um futuro mais inclusivo para sua população jovem, destacando a necessidade urgente de políticas públicas que criem alternativas viáveis de educação e trabalho para essa parcela da população.

Campo Grande apresenta uma taxa de ocupação formal significativamente mais alta (43,75%) do que Porto Murтинho (30,76%), refletindo um mercado de trabalho mais estruturado e com mais oportunidades de empregos regulamentados. No entanto, ambas as cidades ficam bem abaixo da referência de 68,19%, o que indica uma alta informalidade no mercado de trabalho, sendo um grande desafio para ambas. A situação de Porto Murтинho é ainda mais crítica, com uma taxa de ocupação formal bem inferior, o que aponta para dificuldades adicionais na formalização do trabalho, possivelmente devido à informalidade no setor produtivo e à falta de políticas públicas eficazes para regularizar o emprego. Essa informalidade é um obstáculo significativo ao desenvolvimento econômico e à redução das desigualdades, sendo uma questão central para o avanço social e econômico de ambas as cidades. Quando se analisa a média de empregos por cidade, que são um termômetro para que se possa medir entender o crescimento e a geração de empregos, o gráfico 2 apresenta dados sobre a média de empregos em Campo Grande e Porto Murтинho, comparando os anos de 2018 e 2024.

Gráfico 2 – Média de empregos por empresa



Fonte: DataSebrae (2024).

Em Campo Grande, de acordo com o gráfico 2, há um declínio na média de funcionários por empresa ao longo do período de seis anos, o que pode sugerir uma mudança para operações de menor escala ou maior prevalência de microempresas com menos funcionários, enquanto, em Porto Murтинho, embora tenha uma média geral menor, manteve um número médio estável de funcionários por empresa, com um ligeiro aumento. A divergência entre Campo Grande e Porto Murтинho sugere dinâmicas econômicas diferentes: Campo Grande está passando por uma mudança em direção a um modelo de negócios potencialmente mais enxuto, enquanto Porto Murтинho mantém estruturas de negócios mais consistentes. Essas tendências destacam os desenvolvimentos econômicos contrastantes entre as duas cidades e podem indicar focos diferentes em suas economias locais, o que interfere diretamente em suas taxas de ocupação formal.

4.2 ODS 9 – INDÚSTRIA, INOVAÇÃO E INFRAESTRUTURA

Quando se discute com relação a infraestrutura, os objetivos do ODS 9 revelam uma situação de desafios consideráveis para o desenvolvimento da infraestrutura e do mercado de trabalho baseado em conhecimento e tecnologia para ambas a cidade. Porto Murtinho enfrenta desafios ainda mais graves no que diz respeito ao investimento público em infraestrutura e à inovação. A cidade sofre com a carência de infraestrutura básica e com uma economia pouco voltada para setores intensivos em tecnologia, o que restringe seu crescimento e desenvolvimento sustentável a longo prazo. Embora Campo Grande também enfrente desafios, sua situação é relativamente mais favorável, mas ainda assim carece de investimentos substanciais para modernizar sua infraestrutura urbana e fomentar o avanço do setor tecnológico.

O investimento público em infraestrutura urbana por habitante, com uma referência de R\$ 3.382,49, reflete o nível necessário para garantir uma infraestrutura urbana eficiente e capaz de atender às demandas de uma população em crescimento. No entanto, o valor atingido pela cidade de Campo Grande foi de apenas R\$ 178,19, muito abaixo da referência, evidenciando grandes lacunas na capacidade de investimento e comprometendo o desenvolvimento urbano e o bem-estar da população. Em Porto Murtinho, a situação é ainda mais grave, com um investimento per capita de apenas R\$ 192,52, demonstrando uma limitação ainda maior de recursos para infraestrutura na cidade em comparação com Campo Grande. Essa disparidade revela desafios substanciais em garantir uma infraestrutura urbana adequada e sustentável, fundamental para o desenvolvimento econômico e social das duas cidades.

A participação dos empregos formais em atividades intensivas em conhecimento e tecnologia tem uma referência de 14,3%, que reflete a proporção esperada de empregos nos setores responsáveis por impulsionar a inovação e o desenvolvimento tecnológico. No entanto, o percentual atingido por Campo Grande foi de 12,72%, ainda abaixo da referência, indicando desafios significativos no mercado de trabalho local em termos de qualificação e inserção em áreas tecnológicas, ou seja, ela tem dificuldades no fomento à inovação e ao uso de tecnologia no mercado de trabalho. São necessários mais investimentos e apoio à formação profissional para criar oportunidades de emprego qualificadas em setores estratégicos. Já em Porto Murtinho, a participação é drasticamente mais baixa, de apenas 1,48%, o que reflete a escassez de atividades produtivas baseadas em inovação e conhecimento no município, revelando uma grande limitação para o desenvolvimento de um mercado de trabalho mais moderno e competitivo.

4.3 ODS 11 – CIDADES SUSTENTÁVEIS

A comparação entre os dados de Campo Grande e Porto Murtinho em relação ao ODS 11 revela contrastes significativos, com Porto Murtinho apresentando resultados mais favoráveis em diversos aspectos. Quanto ao percentual da população de baixa renda com tempo de deslocamento ao trabalho superior a uma hora, Campo Grande enfrenta um grande desafio, com 14,01% de sua população nessa situação, muito acima da referência de 5%. Esse dado reflete a carência de infraestrutura de transporte eficiente. Em contraste, Porto Murtinho apresenta uma situação muito mais positiva, com apenas 1,52% de sua população enfrentando esse problema, bem abaixo da referência, o que indica melhores condições de mobilidade para

a população. Uma hipótese para essas diferenças está na densidade populacional, enquanto Campo Grande tem uma população com quase novecentos mil habitantes, Porto Murтинho chega a treze mil. Maior a população, maior os deslocamentos, maior a frota de veículos nas ruas. Porém, longos tempos de deslocamento impactam diretamente a qualidade de vida, pois além de reduzir o tempo disponível para atividades essenciais, como o lazer e a convivência familiar, a alta carga de deslocamento também contribui para o aumento da poluição e do estresse, evidenciando a falta de infraestrutura de transporte eficiente e acessível.

Quando se analisa a população residente em aglomerados subnormais, ou seja, o que a sociedade chama de “favelas” ou “comunidades”, Campo Grande apresenta um bom resultado, com apenas 0,19% da população vivendo nessas condições, um dado significativamente abaixo da referência de 0,8%. Por outro lado, Porto Murтинho se destaca ainda mais positivamente, já que não há registros de população vivendo em aglomerados subnormais, refletindo um modelo urbano mais organizado e com menos desigualdades espaciais. Quando se analisa a quantidade de domicílios em favelas, o valor observado em Campo Grande é de 1,45%, que está acima da referência de 1,04%. Esse dado revela que, embora a cidade tenha avançado na questão da ocupação em aglomerados subnormais, ainda existem desafios significativos relacionados à urbanização de áreas informais e à melhoria das condições habitacionais para as populações mais vulneráveis. A presença de domicílios em favelas é um indicativo de desigualdade e exclusão social, exigindo políticas públicas focadas na regularização fundiária, infraestrutura e acesso a serviços.

Quando se trata do percentual da população negra de Campo Grande em assentamentos subnormais, o índice é de 63,97%, um número extremamente alto, especialmente quando comparado à referência de 1%. Este dado destaca uma grande desigualdade racial e social, evidenciando que a população negra é desproporcionalmente afetada pela falta de acesso a moradia digna e a serviços públicos adequados. A elevada concentração de pessoas negras em assentamentos subnormais reflete a exclusão social e a persistência de desigualdades estruturais que dificultam o acesso a direitos básicos, como a habitação adequada e a inclusão no mercado de trabalho. Infelizmente, os dados sobre o percentual da população negra em assentamentos subnormais em Porto Murтинho não foram encontrados, o que impossibilita uma comparação direta neste aspecto.

Os dados coletados indicam que, apesar de algumas áreas de avanço, como a redução da população residente em aglomerados subnormais, Campo Grande enfrenta desafios significativos no cumprimento do ODS 11. A cidade precisa urgentemente de políticas públicas mais robustas para melhorar a mobilidade urbana, reduzir as mortes no trânsito, aumentar a oferta de equipamentos esportivos e combater as desigualdades raciais e sociais, a fim de garantir um ambiente urbano mais inclusivo, seguro e sustentável para todos os seus habitantes.

4.4 ODS 17 – PARCERIAS E MEIOS DE IMPLEMENTAÇÃO

A análise dos dados referentes ao ODS 17, que busca fortalecer os meios de implementação e revitalizar a parceria global para o desenvolvimento sustentável, revela contrastes importantes entre Campo Grande e Porto Murтинho no que diz respeito a investimento público e receitas municipais arrecadadas.

Em relação ao investimento público, ambos os municípios apresentam números significativos, mas com contextos distintos. Campo Grande apresenta um investimento de R\$ 315,87 por habitante, o que é classificado como enfrentando desafios significativos, pois está abaixo da referência ideal para um investimento público robusto, que é de R\$ 563,26. Já em Porto Murtinho, o valor de R\$ 717,31 por habitante é classificado como indicador melhor que a referência, indicando que a cidade tem um desempenho mais positivo nessa área. Esse dado sugere que Porto Murtinho, apesar de ser um município menor, tem conseguido alocar mais recursos por habitante em investimentos públicos, o que pode refletir uma gestão mais eficiente ou prioridades diferentes em termos de infraestrutura e serviços públicos. Em contraste, Campo Grande, embora sendo a capital do estado e com uma economia mais robusta, enfrenta desafios em termos de alocação de recursos, o que pode estar relacionado à necessidade de maior transparência na gestão pública ou a restrições orçamentárias.

Quanto a comparação entre os indicadores de arrecadação de receitas municipais de Campo Grande e Porto Murtinho revela disparidades significativas na capacidade fiscal e na gestão tributária dessas duas cidades. Em Campo Grande, o indicador de arrecadação de receitas municipais é de 28,25%, um valor consideravelmente superior à referência de 19,73%. Esse desempenho indica uma gestão fiscal mais eficaz, refletindo a capacidade da administração municipal em gerar receitas próprias de forma eficiente. A superação da referência sugere que a cidade possui uma estrutura tributária bem estabelecida e eficaz, capaz de sustentar as políticas públicas locais com maior autonomia financeira, reduzindo a dependência de transferências externas e aumentando a capacidade de investimento em serviços essenciais para a população.

Por outro lado, Porto Murtinho apresenta um cenário fiscal muito distinto. O indicador de arrecadação municipal na cidade é de apenas 7,87%, valor que está significativamente abaixo da referência de 19,73%. Esse desempenho sugere limitações fiscais substanciais, indicando dificuldades em gerar receitas próprias suficientes para financiar suas ações e compromissos administrativos. A baixa arrecadação pode refletir tanto a estrutura tributária deficiente quanto a incapacidade de ampliar a base de contribuintes ou a dependência de fontes externas de recursos, como transferências do Estado ou da União, para garantir a execução de políticas públicas. Essa situação pode comprometer a sustentabilidade fiscal do município e limitar sua capacidade de investimento em áreas prioritárias, como saúde, educação e infraestrutura.

4.5 CONTRIBUIÇÕES DA ROTA BIOCEÂNICA

A Rota Bioceânica pode desempenhar um papel significativo na integração econômica, redução das desigualdades e promoção da sustentabilidade, especialmente nas regiões de Campo Grande e Porto Murtinho, considerando os desafios destacados nos dados comparativos. Com relação a integração econômica, ela pode ajudar a conectar mercados e ampliar o acesso de Porto Murtinho e Campo Grande a novos mercados internacionais, principalmente no Chile, país com uma economia mais desenvolvida. Isso pode aumentar o fluxo de comércio e investimentos, melhorando a competitividade e gerando novas oportunidades de negócios para as empresas locais, incluindo as microempresas e MEIs (microempreendedores individuais). Em Porto Murtinho, onde a economia local é mais fragilizada, a integração com mercados internacionais pode ser uma estratégia para diversificar a base econômica e aumentar o PIB per

capita, contribuindo para a criação de empregos mais qualificados e a melhoria da qualidade de vida.

A Rota Bioceânica pode reduzir as desigualdades econômicas entre Campo Grande e Porto Murtinho ao impulsionar o desenvolvimento regional. A infraestrutura melhorada ao longo da rota pode atrair investimentos em setores chave, como transporte, turismo e agricultura, beneficiando as cidades ao longo do trajeto. A integração desses mercados permitirá que Porto Murtinho tenha acesso a melhores oportunidades de infraestrutura e serviços, diminuindo a disparidade entre as cidades. Além disso, as cidades poderiam contar com mais investimentos públicos, como os necessários para o desenvolvimento de infraestrutura urbana e acessibilidade, reduzindo a desigualdade no acesso a serviços essenciais e gerando mais emprego formal.

A melhoria da infraestrutura de transporte proporcionada pela Rota Bioceânica pode ser um passo importante para promover o desenvolvimento sustentável. Ao reduzir os custos de transporte e promover a integração de cadeias produtivas, a rota pode estimular a produção local e regional de maneira mais eficiente, com impactos positivos para o meio ambiente. No entanto, é necessário que as políticas relacionadas ao desenvolvimento dessa infraestrutura estejam alinhadas com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), especialmente no que diz respeito a minimizar os impactos ambientais negativos, como a emissão de gases de efeito estufa e o impacto sobre ecossistemas locais. Além disso, os benefícios ambientais da rota podem ser ampliados ao focar no uso de tecnologias limpas e na promoção de energias renováveis ao longo do percurso.

4.6 AS OPORTUNIDADES DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL

A promoção do desenvolvimento regional sustentável depende da identificação de desafios estruturais e da formulação de soluções integradas que fomentem a geração de empregos, qualificação da mão de obra, modernização da infraestrutura e ampliação da arrecadação tributária. Esses objetivos exigem ações articuladas entre o poder público, o setor privado e a sociedade civil, garantindo um impacto positivo a longo prazo, incluindo o fomento ao empreendedorismo local. O quadro 3 apresenta uma síntese das principais oportunidades identificadas na pesquisa, baseando-se no método do *design thinking*.

Quadro 3 – Oportunidades Rota Oceânica

DEFINIÇÃO DA OPORTUNIDADE	PROBLEMA	IDEALIZAÇÃO	PROTOTIPAÇÃO
Geração de Emprego	Taxas de desemprego acima da média	Políticas Públicas de fomento ao empreendedorismo regional	Mapeamento das vocações regionais e criação de rodada de negócios em parceria com as entidades locais.
Inclusão dos jovens no mercado de trabalho regional	Altas taxas de desemprego jovem	Criação de um banco de vagas para jovens em empresas locais	Cadastramento das Pequenas e Médias empresas regionais associado a criação de programas de capacitação profissional com Associações locais.
Captação de Investimentos em infraestrutura	Falta de Investimentos em Infraestrutura	Realização de Parcerias Públicas Privadas (PPP) com foco em infraestrutura	Captação pública de parcerias no setor privado com foco em investimentos de infraestrutura, com contrapartida de retorno para os parceiros.

DEFINIÇÃO DA OPORTUNIDADE	PROBLEMA	IDEALIZAÇÃO	PROTOTIPAÇÃO
Qualificação e inserção da mão de obra em áreas tecnológicas	Dificuldades no fomento à inovação e ao uso de tecnologia no mercado de trabalho	Investimentos e apoio à formação profissional para criar oportunidades de emprego qualificadas em setores estratégicos	Criação de programas de treinamento focado em novas tecnologias que possam contribuir para o desenvolvimento regional sustentável
Ampliação da Infraestrutura de Transporte Eficiente	Falta de infraestrutura de transporte eficiente e acessível	Atração de empresas do setor privado por meio de políticas públicas para modernização e ampliação do sistema de transporte regional	Abertura de chamado público pelas prefeituras para empresas que queiram explorar negócios no âmbito dos transportes.
Ampliação da arrecadação tributária	Arrecadação tributária deficiente	Políticas de atração de novos negócios ou ampliação dos negócios existentes para aumento da arrecadação	Criação de incentivos para novas empresas se instalarem na região.

Fonte: Desenvolvido pelos autores a partir da pesquisa (2024)

A elevada taxa de desemprego, especialmente entre os jovens, é um dos principais desafios regionais. A criação de políticas públicas que incentivem o empreendedorismo local e a elaboração de um banco de vagas para jovens em empresas regionais são iniciativas fundamentais. O mapeamento das vocações locais, aliado ao cadastramento de Pequenas e Médias Empresas (PMEs) para a oferta de vagas direcionadas ao primeiro emprego, contribui tanto para a inclusão da juventude no mercado de trabalho quanto para a dinamização econômica local. A ausência de investimentos em infraestrutura compromete o crescimento econômico, enquanto a falta de qualificação em áreas tecnológicas dificulta o aproveitamento de oportunidades em setores estratégicos. A realização de Parcerias Público-Privadas (PPPs) para atender às demandas de infraestrutura, associada a programas de treinamento focados em novas tecnologias, cria um ambiente favorável à inovação e ao desenvolvimento sustentável. Esses esforços permitem a criação de empregos qualificados, além de estimular a modernização das cadeias produtivas regionais.

A infraestrutura de transporte eficiente é essencial para o desenvolvimento socioeconômico. Políticas públicas que incentivem a participação do setor privado na modernização e expansão dos sistemas de transporte são fundamentais. Essa colaboração pode ser estruturada com base na identificação das necessidades mais urgentes, promovendo soluções que otimizem o deslocamento de pessoas e mercadorias, reduzam custos logísticos e atraiam novos investimentos. O fortalecimento da arrecadação tributária está diretamente relacionado à capacidade de atrair novos negócios e expandir os já existentes. Campanhas de atração de empresas, alinhadas a incentivos para investimentos, podem impulsionar a geração de empregos e aumentar a base tributária local. Essa estratégia favorece a sustentabilidade das finanças públicas e viabiliza a implementação de políticas que beneficiem toda a população.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa mostrou que as cidades de Campo Grande e Porto Murtinho, que fazem parte da Rota Bioceânica, enfrentam desafios para se desenvolverem de maneira sustentável.

Conseqüentemente, o empreendedorismo e a geração de renda ficam comprometidos dessa forma. A desigualdade, tanto em termos de renda quanto de oportunidades, pode ter efeitos devastadores no crescimento econômico a longo prazo e no alcance de um desenvolvimento sustentável, comprometendo os objetivos da Rota Bioceânica.

O estudo demonstrou também, que ambas as cidades possuem desafios que precisam superar relacionados a infraestrutura de qualidade e a inovação tecnológica para que possam impulsionar o crescimento econômico e o desenvolvimento sustentável delas. Percebe-se, também, a carência em infraestrutura de transporte eficiente, principalmente na cidade de Campo Grande. Isso é um fator determinante para que ela possa atrair investimentos a partir da Rota Bioceânica. No caso de Porto Murinho, os baixos níveis de arrecadação próprios, dependendo diretamente de investimentos externos podem comprometer a sustentabilidade fiscal do município e limitar sua capacidade de investimento em áreas prioritárias, como saúde, educação e infraestrutura. Fato esse, que pode comprometer sua relevância estratégica na Rota Bioceânica. Dessa maneira, o objetivo geral desse estudo foi atingido, uma vez que, foram identificados os indicadores ODS (8, 9, 11 e 17) que ainda não favorecem o desenvolvimento sustentável das duas cidades. Os objetivos específicos também foram atingidos, pois, foram identificadas as oportunidades de desenvolvimento regional que possam atender as demandas apresentadas pela implantação da Rota Bioceânica.

A sugestão é que essas cidades, a partir das oportunidades identificadas, busquem minimizar suas carências e desenvolverem políticas públicas que permitam o crescimento sustentável do empreendedorismo local, bem como, possam atrair investimentos externos que possam impulsionar o desenvolvimento regional de maneira sustentável e robusto. Como limitação desta pesquisa, aponta-se a dificuldade de encontrar relatórios e estatísticas mais detalhados sobre o histórico da Rota Bioceânica e seus resultados comparativos para a região do Mato Grosso do Sul, mais especificamente, para Campo Grande e Porto Murinho.

Como sugestão para pesquisas futuras, sugere-se uma abordagem quantitativa com uma amostragem mais ampliada, permitindo a avaliação de políticas governamentais e seus reflexos práticos para a Rota Bioceânica. Do ponto de vista social, a pesquisa chama a atenção para a necessidade do crescimento sustentável e a melhoria da qualidade de vida dos moradores dessas regiões.

REFERÊNCIAS

AL-QUDAH, A. A.; AL-OKAILY, M.; ALQUDAH, H. The relationship between social entrepreneurship and sustainable development from economic growth perspective: 15 ‘RCEP’ countries. **Journal of Sustainable Finance & Investment**, v. 12, n. 1, p. 44-61, 2022.

ÁLVAREZ, J. L. D. La despoblación en Castilla y León: políticas públicas innovadoras que garanticen el futuro de la juventud en el medio rural. **Cuadernos de investigación en juventud**, n. 6, p. 21-36, 2019.

ALVES, J. A. B.; KNOREK, R. O desenvolvimento regional sob a ótica da sustentabilidade: uma reflexão sobre a economia e o meio ambiente. **Ágora: revista de divulgação científica**, v. 17, n. 2, p. 13–23, 2012. Doi: 10.24302/agora.v17i2.177.

ANDRADE, L. F.; ALMEIDA, R. F. Perfil dos produtores da agricultura familiar e uso dos critérios de Environmental, Social and Governance [ESG] na Região Baixo Sul, Bahia. **Revista Extensão & Cidadania**, v. 10, n. 18, p. 5-23, 2022.

ÂNGELO, A. G. P.; SARAIVA, P. M. Promoção de Cidades Sustentáveis: Reflexões sobre o ODS 11 e o Desenvolvimento Sustentável no Brasil. **Amadeus International Multidisciplinary Journal**, v. 8, n. 15, p. 47–63, 2024. Doi: 10.14295/aimj.v8i15.208.

ANH, D. B. H. *et al.* Sustainable development of social entrepreneurship: evidence from Vietnam. **International journal of entrepreneurship and small business**, v. 45, n. 1, p. 62-76, 2022.

BABENKO, V. *et al.* Modern processes of regional economic integration of Ukraine in the context of sustainable development. *In: E3S Web of Conferences*. EDP Sciences, 2020. p. 12001.

BANSAL, S.; GARG, I.; SHARMA, G. D. Social entrepreneurship as a path for social change and driver of sustainable development: A systematic review and research agenda. **Sustainability**, v. 11, n. 4, p. 1091, 2019.

BAUWENS, T.; HUYBRECHTS, B.; DUFAYS, F. Understanding the diverse scaling strategies of social enterprises as hybrid organizations: The case of renewable energy cooperatives. **Organization & Environment**, v. 33, n. 2, p. 195-219, 2020.

BONINI, L. A.; SBRAGIA, R. O modelo de design thinking como indutor da inovação nas empresas: um estudo empírico. **Revista de Gestão e Projetos**, v. 2, n. 1, p. 03–25, 2011. Doi: 10.5585/gep.v2i1.36.

BOZHIKIN, I.; MACKE, J.; COSTA, L. F. The role of government and key non-state actors in social entrepreneurship: a systematic literature review. **Journal of cleaner production**, v. 226, p. 730-747, 2019.

BROWN, T. **Design thinking**: uma metodologia poderosa para decretar o fim das velhas ideias. Rio de Janeiro, RJ: Elsevier, 2020.

CAMILO, C. O.; SILVA, J. C. Mineração de dados: conceitos, tarefas, métodos e ferramentas. **Universidade Federal de Goiás (UFG)**, v. 1, n. 1, p. 1-29, 2009.

CANEVER, M. D. *et al.* Entrepreneurship in the Rio Grande do Sul, Brazil: the determinants and consequences for the municipal development. **Revista de Economia e Sociologia Rural**, v. 48, p. 85-108, 2010.

CASAQUI, V. A invenção de um país de empreendedores sociais: “Imagina na Copa” e seu projeto de Brasil. *In: E-Compós*. 2015.

CHO, D. S.; RYAN, P.; BUCIUNI, G. Evolutionary entrepreneurial ecosystems: A research pathway. **Small Business Economics**, v. 58, n. 4, p. 1865-1883, 2022.

CICERONE, G.; FAGGIAN, A.; KARLSSON, C. Unlocking the potential of regions through entrepreneurship and innovation. **The Annals of Regional Science**, v. 69, n. 3, p. 555-557, 2022.

CORTI, M. Public Policies (Or Their Absence) as Part of Urban Destruction. In: **Urbicide: the Death of the City**. Cham: Springer International Publishing, 2023. p. 693-705.

COSTA, V. C. **Rotas turísticas como estratégia de desenvolvimento territorial: a rota do Mosaico Romano**. 2020. Dissertação (Mestrado) – Coimbra, Portugal, 2020.

DALLABRIDA, V. R. Governança territorial: do debate teórico à avaliação da sua prática. **Análise Social**, v. 50, n. 215, 2015, p. 304–28. Disponível em: <http://www.jstor.org/stable/43596806>. Acesso em: 21 Jan. 2025.

DATASEBRAE. Pesquisa GEM. **Sebrae**. Disponível em: <https://datasebrae.com.br/pesquisa-gem/#analise>. Acesso em: 16 out. 2024.

DENG, X. *et al.* A review of the balance of regional development in China from the perspective of development geography. **Journal Geographical Sciences**, v. 32, p. 3–22, 2022. Doi: <https://doi.org/10.1007/s11442-021-1930-0>

DORNELAS, J. **Empreendedorismo: transformando ideias em negócios**. 8. ed. Empreende Editora, 2021.

DOUGLAS, E.; PRENTICE, C. Innovation and profit motivations for social entrepreneurship: A fuzzy-set analysis. **Journal of business research**, v. 99, p. 69-79, 2019.

EYERKAUFER, M. L. *et al.* Planejamento estratégico para desenvolvimento sustentável local sob a ótica da Governança Pública. **Gestão & Planejamento-G&P**, v. 21, 2020.

FRANZ, N.-M.; ANDREOLI, C.-V.; SILVA, C.-L. Gestão participativa, práticas de governança e o desenvolvimento sustentável em cidades turísticas de pequeno porte. **EURE (Santiago)**, v. 47, n. 141, p. 95-115, 2021.

GIL, A. C. **Como fazer pesquisa qualitativa**. São Paulo: Grupo GEN, 2021. E-book.

HALDAR, S. Towards a conceptual understanding of sustainability-driven entrepreneurship. **Corporate Social Responsibility and Environmental Management**, v. 26, n. 6, p. 1157-1170, 2019.

HU, A. *et al.* The impact and mechanism of corporate ESG construction on the efficiency of regional green economy: an empirical analysis based on signal transmission theory and stakeholder theory. **Sustainability**, v. 15, 13236, 2023. Doi: <https://doi.org/10.3390/su151713236>

IDSC. **Índice de Desenvolvimento Sustentável das Cidades – Brasil (IDSC-BR)**. Disponível em: <https://idsc.cidadessustentaveis.org.br/>. Acesso em: 05 nov. 2024.

IRIGARAY, H. A. R.; STOCKER, F. ESG: novo conceito para velhos problemas. **Cadernos EBAPE. BR**, v. 20, p. 1-4, 2022.

- KRONENBERG, K.; FUCHS, M. The socio-economic impact of regional tourism: an occupation-based modelling perspective from Sweden. **Journal of Sustainable Tourism**, v. 30, n. 12, p. 2785–2805, 2021. Doi: <https://doi.org/10.1080/09669582.2021.1924757>
- LACERDA, L. B. N.; SILVA, C. M. Participação popular no contexto da governança local / Popular participation in the context of local governance. **Brazilian Journal of Development**, v. 5, n. 9, p. 16284–16296, 2019. Doi: 10.34117/bjdv5n9-181.
- LEITE, M. J. F. *et al.* Geoprodutos em comunidades turísticas para o desenvolvimento sustentável e empreendedorismo social: um estudo de caso. **Revista Produção Online**, v. 21, n. 3, p. 913-929, 2021.
- LI, T.-T. *et al.* ESG: Research progress and future prospects. **Sustainability**, v. 13, n. 21, p. 11663, 2021.
- LIMA, J. F. Desenvolvimento regional sustentável. **DRd - Desenvolvimento Regional em debate**, v. 11, p. 132–143, 2021. Doi: 10.24302/drd.v11.3454.
- LIU, M.; LUO, X.; LU, W.-Z. Public perceptions of environmental, social, and governance (ESG) based on social media data: Evidence from China. **Journal of Cleaner Production**, v. 387, p. 135840, 2023.
- MARINOV, R. *et al.* Policies and challenges for Social entrepreneurship of EU countries. **ПУБЛИЧНИ ПОЛИТИКИ**. **bg**, v. 10, n. 3, p. 94-102, 2019.
- MARTINS, K. S.; AVENI, A.; GONÇALVES, J. C. Características e indicadores de impacto financeiros dos empreendedores sociais. **Revista Coleta Científica**, v. 4, n. 8, p. 31-46, 2020.
- MOREIRA, E. B. *et al.* Desenvolvimento regional e empreendedorismo: percepções dos atores locais de transformação. **Research, Society and Development**, v. 10, n. 15, p. e367101523040, 2021.
- NAKANO, C *et al.* Empreendedorismo, inovação e desenvolvimento econômico local: relações diretas?. **Journal on Innovation and Sustainability RISUS**, v. 13, n. 3, p. 125-141, 2022.
- NUNES, G. C. *et al.* Pesquisa científica: conceitos básicos. **ID on line. Revista de psicologia**, v. 10, n. 29, p. 144-151, 2016.
- OLIVEIRA, E. M. Empreendedorismo social no Brasil: atual configuração, perspectivas e desafios—notas introdutórias. **Revista da FAE**, v. 7, n. 2, 2004.
- OLIVEIRA, T. Desafios urbanos da rota bioceânica na tríplice fronteira (Argentina, Brasil e Paraguai). **International Journal of Environmental Resilience Research and Science**, v. 4, p. 1-17, 2022. Doi: 10.48075/ijerrs.v4i3.28338.
- OLLIVAUD, P.; HAXTON, P. Making the most of tourism in Indonesia to promote sustainable regional development. **OECD Economics Department Working Papers**, OECD Publishing, Paris, n. 1535, 2019. Doi: <https://doi.org/10.1787/c73325d9-en>.

ONU BRASIL. Os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável no Brasil. Brasília: Nações Unidas Brasil. 2022. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/sdgs>. Acesso em: 08 nov. 2024.

PICAZO, M.-T. M.; GALINDO-MARTÍN, M.-A.; CASTAÑO-MARTÍNEZ, M.-S. Effects of sociocultural and economic factors on social entrepreneurship and sustainable development. **Journal of Innovation & Knowledge**, v. 6, n. 2, p. 69-77, 2021.

RODRIK, D. **The globalization paradox: why global markets, states, and democracy can't coexist**. Oxford University Press, 2011.

ROTA OCEÂNICA. **Portal Rota Oceânica Mato Grosso do Sul**. Governo MS. Disponível em: <https://rotabioceanica.com.br/>. Acesso em: 18 nov. 2024.

SANTOS JUNIOR, V. B. *et al.* Formação empreendedora como demanda da sociedade do digital: possibilidades a partir do metaverso educacional. **TICs & EaD em Foco**, v. 9, n. 1, p. 116-129, 2023.

SANTOS, M. **Território e sociedade: entrevista com Milton Santos**. 2000.

SANTOS, T. S.; PEREIRA, R. S. O turismo como impulsionador do desenvolvimento regional: análise no Campo das Vertentes (MG), Brasil. **EURE (Santiago)**, v. 46, n. 137, p. 113-133, 2020.

SCHIMCHAK, G. **Ecosistema de empreendedorismo regional: estudo de caso de Goiânia**. 2020. Tese (Doutorado) - Universidade de São Paulo. São Paulo, 2020.

SCHNEIDERS, C. R. O incentivo ao empreendedorismo e inovação através do modelo de negócio Canvas, **Brazilian Applied Science Review**, v. 4, n. 4, p. 2147-2164, 2020.

SCHUMPETER, J. A. **Teoria do desenvolvimento econômico**. São Paulo: Editora Nova cultura, 1997.

SEMADESC. Secretaria de Estado de Meio Ambiente, Desenvolvimento, Ciência, Tecnologia e Inovação do Mato Grosso do Sul. **Rota Bioceânica revela mundo de possibilidades para o comércio e indústria**. Campo Grande: SEMADESC, 25 jul. 2023. Disponível em: <https://www.semadesc.ms.gov.br/rota-bioceanica-revela-mundo-de-possibilidades-para-o-comercio-industria-e-turismo-da-america-latina/> Acesso em: 26 nov. 2024.

SILVA, F. L. P. **Empreendedorismo social: um contributo para a compreensão do processo de incubação de negócios sociais**. 2020. Tese (Doutorado) – Universidade do Minho, Portugal, 2020.

SILVA, F. R. C.; GRECHI, D. C.; CARNEIRO, C. P. O turismo e o desenvolvimento regional na fronteira Brasil-Paraguai. **Conhecer: debate entre o público e o privado**, v. 12, n. 29, p. 95-113, 2022.

SILVA, M. F.; MOURA, L. R.; JUNQUEIRA, L. P. As interfaces entre empreendedorismo social, negócios sociais e redes sociais no campo social. **Ciências da Administração**, v. 17, n. 42, p. 121-130, 2015.

SIQUEIRA, R. **Corredor Bioceânico vai ampliar desenvolvimento de MS, e Porto Murtinho se prepara para transformação**. Mato Grosso do Sul: SEMADESC, 05 fev. 2025. Disponível em: <https://www.ms.gov.br/noticias/rota-bioceanica-vai-ampliar-desenvolvimento-de-ms-e-porto-murtinho-se-prepara-para-transformacao?> Acesso em: 23 jan 2025.

SOUSA, I. G. B.; TEIXEIRA, R. M. Relações conceituais entre empreendedorismo social e inovação social. **Revista Pensamento Contemporâneo em Administração**, v. 13, n. 4, p. 81-99, 2019.

STERNBERG, R. Entrepreneurship and geography—some thoughts about a complex relationship. **The Annals of Regional Science**, v. 69, n. 3, p. 559-584, 2022.

STRIELKOWSKI, W.; KALYUGINA, S.; MUKHORYANOVA, O. Managing human potential and youth social entrepreneurship in peripheral regions. **Management Research & Practice**, v. 11, n. 3, 2019.

TIEN, N. H. *et al.* Green entrepreneurship understanding in Vietnam. **International Journal of Entrepreneurship**, v. 24, n. 2, p. 1-14, 2020.

UFMS. **Estudo destaca contexto histórico da implantação do corredor bioceânico**. Campo Grande, 15 jul. 2020. Disponível: <https://corredorbioceanico.ufms.br/estudo-destaca-contexto-historico-da-implantacao-do-corredor-bioceanico/> Acesso em: 26 nov. 2024.

VECKALNE, R.; TAMBOVCEVA, T. Sustainable regional development planning. **Green Economy and Sustainable Development**, 2022. Disponível em: <https://etalpykla.vilniustech.lt/handle/123456789/154620>. Acesso em: 26 nov. 2024.

VERSCOORE, J.; PRISCO, B. H.; MONTICELLI, J. M. Desenvolvimento local sustentável: um framework de transformação local alicerçado nas relações sociais em rede. **DRd - Desenvolvimento Regional em debate**, v. 13, p. 231–255, 2023. Doi: 10.24302/drd.v13.4761.

XIE, Z. *et al.* Entrepreneurial ecosystem and the quality and quantity of regional entrepreneurship: A configurational approach. **Journal of Business Research**, v. 128, p. 499-509, 2021.

YIN, R. K. **Pesquisa qualitativa do início ao fim**. Porto Alegre: Grupo A, 2016. E-book.

ZEIFERT, A. P. B. Pensar as políticas públicas a partir do enfoque das capacidades: justiça social e respeito aos direitos humanos. **Revista Direitos Sociais e Políticas Públicas—Unifafibe**, v. 7, n. 1, 2019.

ZORZO, B. F. *et al.* Desenvolvimento sustentável e agenda 2030: uma análise dos indicadores brasileiros. **Revista Gestão e Desenvolvimento**, v. 19, n. 2, p. 160–182, 2022. Doi: 10.25112/rgd.v19i2.3114.