DOCUMENTO TÉCNICO

Documento técnico contendo Diagnóstico da Infraestrutura, Mobilidade e Conectividade Turística nas Regiões de Fronteira do Paraná e Mato Grosso do Sul

FOZ DO IGUAÇU

SETEMBRO/2026

FICHA TÉCNICA

Equipe Técnica do Projeto
Arthur Taffarel Trombini
Eduardo Matheus Figueira
Isabela Lima Pinheiro da Camara
Jeane Margarete Rucinski
Lais Cabral Neckel
Milena Gehring Nascimento
Naomi Anaue Burda
Rafael de Lima Thomaz
Thiago Magalhães Borges
Viviane da Silva Welter

Coordenadora do Projeto
Viviane da Silva Welter

Gerente Geral do Projeto
Silvana Gomes

Consultora
Thaisa Praxedes de Oliveira

Itaipu Parquetec
Irineu Mario Colombo

Diretor de Turismo
Yuri Benitez

Validação Técnica
Viviane da Silva Welter

Diagramação
Itaipu Parquetec

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 - QUADRO DE FORMULÁRIOS APLICADOS NA VISITA DE CAMPO 52

FIGURA 2 - METODOLOGIA PRODUTO 4 59

FIGURA 3 - TERMINAL FERROVIÁRIO DE CORUMBÁ (MS) 106

FIGURA 4 - CONECTIVIDADE ENTRE MUNICÍPIOS ESTUDADOS 110

FIGURA 5 - DESLOCAMENTO INTERNO ENTRE FRONTEIRA E CENTRO URBANO 112

FIGURA 6 - PERFORMANCE DOS MUNICÍPIOS ANALISADOS NO ÍNDICE DE CONECTIVIDADE BRASILEIRA DE 2025 120

FIGURA 7 - APLICATIVOS DE TRANSPORTE NOS MUNICÍPIOS ANALISADOS 124

FIGURA 8 - ROTA BIOCEÂNICA DE CAPRICÓRNIO 134

FIGURA 9 - ANÁLISE DOS INVESTIMENTOS DAS RODOVIAS 138

FIGURA 10 - 12 MUNICÍPIOS (BR-163, BR-267, BR-277, BR-262 E HIDROVIA DO PARAGUAI). 139

FIGURA 11 - EIXOS RODOVIÁRIOS BR-163 E BR-267 E MUNICÍPIOS E OBRAS ASSOCIADOS 141

FIGURA 12 - FOZ DO IGUAÇU: INTERVENÇÕES INDIVIDUALIZADAS DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA URBANA 143

FIGURA 13 - ANÁLISE DOS INVESTIMENTOS EM PONTES 149

FIGURA 14 - FOZ DO IGUAÇU: PONTE DA INTEGRAÇÃO BRASIL–PARAGUAI 150

FIGURA 15 - EFEITOS DA PENDÊNCIA INSTITUCIONAL SOBRE A MOBILIDADE EM FOZ DO IGUAÇU 152

FIGURA 16 - PORTO MURTINHO: EFEITO DA NOVA PONTE SOBRE A PRODUÇÃO DE DADOS TURÍSTICOS E CONDIÇÃO PENDENTE 153

FIGURA 17 - INVESTIMENTOS MODAL AÉREO 155

FIGURA 18 - MUDANÇAS DE ESTÁGIO IDENTIFICADAS NAS ENTREVISTAS EM RELAÇÃO ÀS BASES DOCUMENTAIS 157

FIGURA 19 - CAMADAS DA INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA DO ESCOPO E CADEIA REGIONAL DE ACESSO 159

FIGURA 20 - INVESTIMENTOS FERROVIÁRIOS 161

FIGURA 21 - EFEITO DO FIM DO FLUXO FERROVIÁRIO SOBRE O ACESSO RODOVIÁRIO A CORUMBÁ 162

FIGURA 22 - CARTEIRA FERROVIÁRIA DO ESCOPO SEGUNDO A PRIORIDADE ATRIBUÍDA PELO PNL 2050 164

FIGURA 23 - INVESTIMENTOS HIDROVIÁRIOS E TERMINAIS PORTUÁRIOS 165

FIGURA 24 - DUPLA FUNÇÃO DO MODAL HIDROVIÁRIO NO TERRITÓRIO ANALISADO 166

FIGURA 25 - DIVERGÊNCIA ENTRE O REGISTRO DOCUMENTAL E A PRIORIDADE DECLARADA PELAS GESTÕES QUANTO AOS TERMINAIS RODOVIÁRIOS 170

FIGURA 26 - LOGÍSTICO ADUANEIRO E ESTRUTURAS DE FRONTEIRA 171

FIGURA 27 - CAMADAS DA TRAVESSIA INTERNACIONAL E GARGALOS IDENTIFICADOS 171

FIGURA 28 - NOVO PORTO SECO DE FOZ TEM INAUGURAÇÃO PREVISTA PARA DEZEMBRO DE 2026 ... 173

FIGURA 29 - ONDE A EXPERIÊNCIA HUMANA APARECE NO LEVANTAMENTO E ONDE NÃO APARECE . 180

FIGURA 30 - LINHA DO TEMPO DOS MARCOS REGISTRADOS NAS FONTES 184

FIGURA 31 - AS QUATRO TRANSFORMAÇÕES IDENTIFICADAS NO DIAGNÓSTICO 189

FIGURA 32 - FOZ DO IGUAÇU 203

FIGURA 33 - PONTE DA AMIZADE 206

FIGURA 34 - PONTE TANCREDO NEVES 206

FIGURA 35 - PONTE DA INTEGRAÇÃO 207

FIGURA 36 - VIAS EXTERNAS DE FOZ DO IGUAÇU 208

FIGURA 37 - SINALIZAÇÃO DE INFORMAÇÃO TURÍSTICA 209

FIGURA 38 - PLACA DE ORIENTAÇÃO "GRANDE ESTRADA" 210

FIGURA 39 - INFRAESTRUTURA DE ACESSO TURÍSTICO: RODOVIÁRIA DE FOZ DO IGUAÇU 214

FIGURA 40 - VIAGENS DE ÔNIBUS À VENDA A PARTIR DE FOZ DO IGUAÇU, POR DESTINO 215

FIGURA 41 - TEMPO DE VIAGEM DE FOZ DO IGUAÇU AOS OUTROS MUNICÍPIOS DO ESTUDO 219

FIGURA 42 - SERVIÇOS E ORIENTAÇÃO NO TERMINAL RODOVIÁRIO DE FOZ DO IGUAÇU 221

FIGURA 43 - IMAGENS INTERNAS DA RODOVIÁRIA DE FOZ 222
FIGURA 44 - ASPECTOS ANALISADOS NA RODOVIÁRIA DE FOZ DO IGUAÇU 223
FIGURA 45 - TERMINAL AEROPORTUÁRIO DE FOZ DO IGUAÇU 224
FIGURA 46 - SERVIÇOS E ORIENTAÇÃO NO AEROPORTO DE FOZ DO IGUAÇU 226
FIGURA 47 - IMAGENS INTERNAS DO AEROPORTO DE FOZ 227
FIGURA 48 - INFORMAÇÕES PARA O VISITANTE NO TERMINAL AEROPORTUÁRIO DE FOZ DO IGUAÇU 228
FIGURA 49 - O QUE O POSTO DE FRONTEIRA OFERECE A QUEM ATRAVESSA EM FOZ DO IGUAÇU 230
FIGURA 50 - ADUANA DA PONTE DA AMIZADE 232
FIGURA 51 - ADUANA DA PONTE TANCREDO NEVES 232
FIGURA 52 - AVALIAÇÃO DOS PONTOS DE CHEGADA A FOZ DO IGUAÇU 235
FIGURA 53 - DISTÂNCIA DOS ATRATIVOS DE MAIOR RELEVÂNCIA AO CENTRO DA OFERTA 239
FIGURA 54 - AVALIAÇÃO DOS PONTOS DE CIRCULAÇÃO INTERNA EM FOZ DO IGUAÇU 241
FIGURA 55 - QUE VIA É ESSA: OS PONTOS DE CIRCULAÇÃO DE FOZ DO IGUAÇU 242
FIGURA 56 - CONECTIVIDADE DIGITAL DE FOZ DO IGUAÇU ENTRE OS 12 MUNICÍPIOS 244
FIGURA 57 - POSIÇÃO DE FOZ DO IGUAÇU ENTRE OS 12 MUNICÍPIOS DO ESTUDO 246
FIGURA 58 - O QUE O VISITANTE ENCONTRA AO DESEMBARCAR EM FOZ DO IGUAÇU 248
FIGURA 59 - O QUE A VIA OFERECE A QUEM CIRCULA POR FOZ DO IGUAÇU 249
FIGURA 60 - IMAGEM REPRESENTATIVA DE DIVULGAÇÃO DE MEDIANEIRA 257
FIGURA 61 - AUSÊNCIA DE ACOSTAMENTO E SOBREPOSIÇÃO DO TRÁFEGO DE AUTOMÓVEIS E CAMINHÕES NAS VIAS EXTERNAS 259
FIGURA 62 - QUADRO COM IMAGENS SOBRE AS CONDIÇÕES DAS VIAS EXTERNAS DE MEDIANEIRA 260
FIGURA 63 - INFRAESTRUTURA DE ACESSO TURÍSTICO: RODOVIÁRIA DE MEDIANEIRA 264
FIGURA 64 - VIAGENS DE ÔNIBUS À VENDA A PARTIR DE MEDIANEIRA, POR DESTINO 265
FIGURA 65 - TEMPO DE VIAGEM DE MEDIANEIRA AOS OUTROS MUNICÍPIOS DO ESTUDO 266
FIGURA 66 - SERVIÇOS E ORIENTAÇÃO NO TERMINAL RODOVIÁRIO DE MEDIANEIRA 268

FIGURA 67 - PLACAS DE ORIENTAÇÃO TERMINAL RODOVIÁRIO MEDIANEIRA 269
FIGURA 68 - AVALIAÇÃO DOS PONTOS DE CHEGADA A MEDIANEIRA 271
FIGURA 69 - DISTÂNCIA DOS ATRATIVOS DE MAIOR RELEVÂNCIA AO CENTRO DA OFERTA 274
FIGURA 70 - QUE VIA É ESSA: OS PONTOS DE CIRCULAÇÃO DE MEDIANEIRA 277
FIGURA 71 - VIAS INTERNAS DE MEDIANEIRA 278
FIGURA 72 - CONECTIVIDADE DIGITAL DE MEDIANEIRA ENTRE OS 12 MUNICÍPIOS 279
FIGURA 73 - POSIÇÃO DE MEDIANEIRA ENTRE OS 12 MUNICÍPIOS DO ESTUDO 280
FIGURA 74 - O QUE O VISITANTE ENCONTRA AO DESEMBARCAR EM MEDIANEIRA 281
FIGURA 75 - O QUE A VIA OFERECE A QUEM CIRCULA POR MEDIANEIRA 283
FIGURA 76 - IMAGEM DE DIVULGAÇÃO TURÍSTICA DE CAPANEMA 290
FIGURA 77 - VIAS EXTERNAS DE CAPANEMA 291
FIGURA 78 - QUADRO COM EXEMPLOS DE QUALIDADE DAS VIAS EXTERNAS DE CAPANEMA 292
FIGURA 79 - INFRAESTRUTURA DE ACESSO TURÍSTICO: RODOVIÁRIA DE CAPANEMA 296
FIGURA 80 - VIAGENS DE ÔNIBUS À VENDA A PARTIR DE CAPANEMA, POR DESTINO 297
FIGURA 81 - TEMPO DE VIAGEM DE CAPANEMA AOS OUTROS MUNICÍPIOS DO ESTUDO 298
FIGURA 82 - SERVIÇOS E ORIENTAÇÃO NO TERMINAL RODOVIÁRIO DE CAPANEMA 299
FIGURA 83 - ASPECTOS INTERNOS DO TERMINAL RODOVIÁRIO DE CAPANEMA 300
FIGURA 84 - O QUE O POSTO DE FRONTEIRA OFERECE A QUEM ATRAVESSA EM CAPANEMA 301
FIGURA 85 - ADUANA DE CAPANEMA FRONTEIRA ENTRE BRASIL E ARGENTINA 302
FIGURA 86 - AVALIAÇÃO DOS PONTOS DE CHEGADA A CAPANEMA 304
FIGURA 87 - DISTÂNCIA DOS ATRATIVOS DE MAIOR RELEVÂNCIA AO CENTRO DA OFERTA 307
FIGURA 88 - AVALIAÇÃO DO PONTO DE CIRCULAÇÃO INTERNA EM CAPANEMA 309
FIGURA 89 - QUE VIA É ESSA: OS PONTOS DE CIRCULAÇÃO DE CAPANEMA 310
FIGURA 90 - VIAS INTERNAS DE CAPANEMA 310
FIGURA 91 - CONECTIVIDADE DIGITAL DE CAPANEMA ENTRE OS 12 MUNICÍPIOS 311

FIGURA 92 - POSIÇÃO DE CAPANEMA ENTRE OS 12 MUNICÍPIOS DO ESTUDO 312
FIGURA 93 - O QUE O VISITANTE ENCONTRA AO DESEMBARCAR EM CAPANEMA 314
FIGURA 94 - O QUE A VIA OFERECE A QUEM CIRCULA POR CAPANEMA 315
FIGURA 95 - IMAGEM REPRESENTATIVA DE DIVULGAÇÃO TURÍSTICA DE BARRACÃO 322
FIGURA 96 - VIAS EXTERNAS DE BARRACÃO 323
FIGURA 97 - INFRAESTRUTURA DE ACESSO TURÍSTICO: RODOVIÁRIA DE BARRACÃO 328
FIGURA 98 - VIAGENS DE ÔNIBUS À VENDA A PARTIR DE BARRACÃO, POR DESTINO 329
FIGURA 99 - TEMPO DE VIAGEM DE BARRACÃO AOS OUTROS MUNICÍPIOS DO ESTUDO 330
FIGURA 100 - SERVIÇOS E ORIENTAÇÃO NO TERMINAL RODOVIÁRIO DE BARRACÃO 331
FIGURA 101 - ASPECTOS INTERNOS DA RODOVIÁRIA DE BARRACÃO 332
FIGURA 102 - AVALIAÇÃO DOS PONTOS DE CHEGADA A BARRACÃO 334
FIGURA 103 - DISTÂNCIA DOS ATRATIVOS DE MAIOR RELEVÂNCIA AO CENTRO DA OFERTA 337
FIGURA 104 - AVALIAÇÃO DOS PONTOS DE CIRCULAÇÃO INTERNA EM BARRACÃO 339
FIGURA 105 - QUE VIA É ESSA: OS PONTOS DE CIRCULAÇÃO DE BARRACÃO 340
FIGURA 106 - VIAS INTERNAS DE BARRACÃO 340
FIGURA 107 - CONECTIVIDADE DIGITAL DE BARRACÃO ENTRE OS 12 MUNICÍPIOS 341
FIGURA 108 - POSIÇÃO DE BARRACÃO ENTRE OS 12 MUNICÍPIOS DO ESTUDO 342
FIGURA 109 - O QUE O VISITANTE ENCONTRA AO DESEMBARCAR EM BARRACÃO 344
FIGURA 110 - O QUE A VIA OFERECE A QUEM CIRCULA POR BARRACÃO 345
FIGURA 111 - IMAGEM DE DIVULGAÇÃO TURÍSTICA DE DIONÍSIO CERQUEIRA 352
FIGURA 112 - VIAS EXTERNAS DE DIONÍSIO CERQUEIRA 353
FIGURA 113 - INFRAESTRUTURA DE ACESSO TURÍSTICO: RODOVIÁRIA DE DIONÍSIO CERQUEIRA 358
FIGURA 114 - VIAGENS DE ÔNIBUS À VENDA A PARTIR DE DIONÍSIO CERQUEIRA, POR DESTINO 359
FIGURA 115 - TEMPO DE VIAGEM DE DIONÍSIO CERQUEIRA AOS OUTROS MUNICÍPIOS DO ESTUDO 360
FIGURA 116 - SERVIÇOS E ORIENTAÇÃO NO TERMINAL RODOVIÁRIO DE DIONÍSIO CERQUEIRA 361

FIGURA 117 - ASPECTOS INTERNOS DO TERMINAL RODOVIÁRIO DE DIONÍSIO CERQUEIRA 362

FIGURA 118 - O QUE O POSTO DE FRONTEIRA OFERECE A QUEM ATRAVESSA EM DIONÍSIO CERQUEIRA 363

FIGURA 119 - ALFÂNDEGA DE DIONÍSIO CERQUEIRA 364

FIGURA 120 - ASPECTOS RELACIONADOS À ALFÂNDEGA DE DIONÍSIO CERQUEIRA 364

FIGURA 121 - AVALIAÇÃO DOS PONTOS DE CHEGADA A DIONÍSIO CERQUEIRA 367

FIGURA 122 - DISTÂNCIA DOS ATRATIVOS DE MAIOR RELEVÂNCIA AO CENTRO DA OFERTA 370

FIGURA 123 - AVALIAÇÃO DO PONTO DE CIRCULAÇÃO INTERNA EM DIONÍSIO CERQUEIRA 372

FIGURA 124 - QUE VIA É ESSA: OS PONTOS DE CIRCULAÇÃO DE DIONÍSIO CERQUEIRA 373

FIGURA 125 - VIAS INTERNAS DE DIONÍSIO CERQUEIRA 373

FIGURA 126 - CONECTIVIDADE DIGITAL DE DIONÍSIO CERQUEIRA ENTRE OS 12 MUNICÍPIOS 374

FIGURA 127 - POSIÇÃO DE DIONÍSIO CERQUEIRA ENTRE OS 12 MUNICÍPIOS DO ESTUDO 376

FIGURA 128 - O QUE O VISITANTE ENCONTRA AO DESEMBARCAR EM DIONÍSIO CERQUEIRA 377

FIGURA 129 - O QUE A VIA OFERECE A QUEM CIRCULA POR DIONÍSIO CERQUEIRA 378

FIGURA 130 - IMAGEM DE DIVULGAÇÃO TURÍSTICA DE GUAÍRA 385

FIGURA 131 - VIAS EXTERNAS DE GUAÍRA 386

FIGURA 132 - INFRAESTRUTURA DE ACESSO TURÍSTICO: RODOVIÁRIA DE GUAÍRA 391

FIGURA 133 - VIAGENS DE ÔNIBUS À VENDA A PARTIR DE GUAÍRA, POR DESTINO 392

FIGURA 134 - TEMPO DE VIAGEM DE GUAÍRA AOS OUTROS MUNICÍPIOS DO ESTUDO 393

FIGURA 135 - SERVIÇOS E ORIENTAÇÃO NO TERMINAL RODOVIÁRIO DE GUAÍRA 394

FIGURA 136 - ASPECTOS INTERNOS DO TERMINAL RODOVIÁRIO DE GUAÍRA 395

FIGURA 137 - TERMINAL AEROPORTUÁRIO DE GUAÍRA 396

FIGURA 138 - SERVIÇOS E ORIENTAÇÃO NO AEROPORTO DE GUAÍRA 398

FIGURA 139 - ASPECTOS INTERNOS DO TERMINAL AEROPORTUÁRIO DE GUAÍRA 399

FIGURA 140 - ASPECTOS RELACIONADOS À INFRAESTRUTURA NÁUTICA DE GUAÍRA 401

FIGURA 141 - DIRETORIA DE TURISMO 402
FIGURA 142 - O QUE O POSTO DE FRONTEIRA OFERECE A QUEM ATRAVESSA EM GUAÍRA 403
FIGURA 143 - IRF GUAÍRA 404
FIGURA 144 - ASPECTOS AVALIADOS SOBRE A INFRAESTRUTURA ADUANEIRA (GUAÍRA-BR COM PARAGUAI) 405
FIGURA 145 - AVALIAÇÃO DOS PONTOS DE CHEGADA A GUAÍRA 407
FIGURA 146 - DISTÂNCIA DOS ATRATIVOS DE MAIOR RELEVÂNCIA AO CENTRO DA OFERTA 410
FIGURA 147 - AVALIAÇÃO DOS PONTOS DE CIRCULAÇÃO INTERNA EM GUAÍRA 412
FIGURA 148 - QUE VIA É ESSA: OS PONTOS DE CIRCULAÇÃO DE GUAÍRA 413
FIGURA 149 - VIAS INTERNAS DE GUAÍRA 413
FIGURA 150 - CONECTIVIDADE DIGITAL DE GUAÍRA ENTRE OS 12 MUNICÍPIOS 414
FIGURA 151 - POSIÇÃO DE GUAÍRA ENTRE OS 12 MUNICÍPIOS DO ESTUDO 415
FIGURA 152 - O QUE O VISITANTE ENCONTRA AO DESEMBARCAR EM GUAÍRA 417
FIGURA 153 - O QUE A VIA OFERECE A QUEM CIRCULA POR GUAÍRA 418
FIGURA 154 - IMAGEM DE DIVULGAÇÃO TURÍSTICA DE MUNDO NOVO 426
FIGURA 155 - VIAS EXTERNAS DE MUNDO NOVO 427
FIGURA 156 - INFRAESTRUTURA DE ACESSO TURÍSTICO: RODOVIÁRIA DE MUNDO NOVO 431
FIGURA 157 - VIAGENS DE ÔNIBUS À VENDA A PARTIR DE MUNDO NOVO (POR DESTINO) 432
FIGURA 158 - TEMPO DE VIAGEM DE MUNDO NOVO AOS OUTROS MUNICÍPIOS DO ESTUDO 433
FIGURA 159 - SERVIÇOS E ORIENTAÇÃO NO TERMINAL RODOVIÁRIO DE MUNDO NOVO 434
FIGURA 160 - ASPECTOS INTERNOS DO TERMINAL RODOVIÁRIO DE MUNDO NOVO 435
FIGURA 161 - O QUE O POSTO DE FRONTEIRA OFERECE A QUEM ATRAVESSA EM MUNDO NOVO 438
FIGURA 162 - ADUANA DE MUNDO NOVO 439
FIGURA 163 - ASPECTOS AVALIADOS SOBRE A INFRAESTRUTURA ADUANEIRA (MUNDO NOVO-BR COM PARAGUAI) 440

FIGURA 164 - AVALIAÇÃO DOS PONTOS DE CHEGADA A MUNDO NOVO 442
FIGURA 165 - DISTÂNCIA DOS ATRATIVOS DE MAIOR RELEVÂNCIA AO CENTRO DA OFERTA 445
FIGURA 166 - AVALIAÇÃO DOS PONTOS DE CIRCULAÇÃO INTERNA EM MUNDO NOVO 447
FIGURA 167 - QUE VIA É ESSA: OS PONTOS DE CIRCULAÇÃO DE MUNDO NOVO 448
FIGURA 168 - VIAS INTERNAS DE MUNDO NOVO 448
FIGURA 169 - CONECTIVIDADE DIGITAL DE MUNDO NOVO ENTRE OS 12 MUNICÍPIOS 449
FIGURA 170 - POSIÇÃO DE MUNDO NOVO ENTRE OS 12 MUNICÍPIOS DO ESTUDO 451
FIGURA 171 - O QUE O VISITANTE ENCONTRA AO DESEMBARCAR EM MUNDO NOVO 452
FIGURA 172 - O QUE A VIA OFERECE A QUEM CIRCULA POR MUNDO NOVO 453
FIGURA 173 - IMAGEM DE DIVULGAÇÃO TURÍSTICA DE CAMPO GRANDE 460
FIGURA 174 - VIA EXTERNA DE CAMPO GRANDE 461
FIGURA 175 - INFRAESTRUTURA DE ACESSO TURÍSTICO: RODOVIÁRIA DE CAMPO GRANDE 465
FIGURA 176 - VIAGENS DE ÔNIBUS À VENDA A PARTIR DE CAMPO GRANDE, POR DESTINO 466
FIGURA 177 - TEMPO DE VIAGEM DE CAMPO GRANDE AOS OUTROS MUNICÍPIOS DO ESTUDO 467
FIGURA 178 - SERVIÇOS E ORIENTAÇÃO NO TERMINAL RODOVIÁRIO DE CAMPO GRANDE 468
FIGURA 179 - ASPECTOS INTERNOS DO TERMINAL RODOVIÁRIO DE CAMPO GRANDE 469
FIGURA 180 - TERMINAL AEROPORTUÁRIO DE CAMPO GRANDE 470
FIGURA 181 - SERVIÇOS E ORIENTAÇÃO NO AEROPORTO DE CAMPO GRANDE 472
FIGURA 182 - ASPECTOS INTERNOS DO TERMINAL AEROPORTUÁRIO DE CAMPO GRANDE 473
FIGURA 183 - AVALIAÇÃO DOS PONTOS DE CHEGADA A CAMPO GRANDE 475
FIGURA 184 - AVALIAÇÃO DOS PONTOS DE CIRCULAÇÃO INTERNA EM CAMPO GRANDE 480
FIGURA 185 - QUE VIA É ESSA: OS PONTOS DE CIRCULAÇÃO DE CAMPO GRANDE 481
FIGURA 186 - VIAS INTERNAS DE CAMPO GRANDE 1 482
FIGURA 187 - VIAS INTERNAS DE CAMPO GRANDE 2 482
FIGURA 188 - CONECTIVIDADE DIGITAL DE CAMPO GRANDE ENTRE OS 12 MUNICÍPIOS 483

FIGURA 189 - POSIÇÃO DE CAMPO GRANDE ENTRE OS 12 MUNICÍPIOS DO ESTUDO 485
FIGURA 190 - O QUE O VISITANTE ENCONTRA AO DESEMBARCAR EM CAMPO GRANDE 486
FIGURA 191 - O QUE A VIA OFERECE A QUEM CIRCULA POR CAMPO GRANDE 487
FIGURA 192 - IMAGEM DE DIVULGAÇÃO TURÍSTICA DE PONTA PORÃ 494
FIGURA 193 - VIAS EXTERNAS DE PONTA PORÃ 496
FIGURA 194 - INFRAESTRUTURA DE ACESSO TURÍSTICO: RODOVIÁRIA DE PONTA PORÃ 500
FIGURA 195 - VIAGENS DE ÔNIBUS À VENDA A PARTIR DE PONTA PORÃ, POR DESTINO 501
FIGURA 196 - TEMPO DE VIAGEM DE PONTA PORÃ AOS OUTROS MUNICÍPIOS DO ESTUDO 502
FIGURA 197 - SERVIÇOS E ORIENTAÇÃO NO TERMINAL RODOVIÁRIO DE PONTA PORÃ 503
FIGURA 198 - ASPECTOS INTERNOS DO TERMINAL RODOVIÁRIO DE PONTA PORÃ 504
FIGURA 199 - TERMINAL AEROPORTUÁRIO DE PONTA PORÃ 505
FIGURA 200 - SERVIÇOS E ORIENTAÇÃO NO AEROPORTO DE PONTA PORÃ 507
FIGURA 201 - ASPECTOS INTERNOS DO TERMINAL AEROPORTUÁRIO DE PONTA PORÃ 508
FIGURA 202 - O QUE O POSTO DE FRONTEIRA OFERECE A QUEM ATRAVESSA EM PONTA PORÃ 509
FIGURA 203 - INSPETORIA DA RECEITA FEDERAL DE PONTA PORÃ FRONTEIRA SECA COM O PARAGUAI 510
FIGURA 204 - ASPECTOS SOBRE INFRAESTRUTURA ADUANEIRA (PONTA PORÃ-BR COM PARAGUAI) 511
FIGURA 205 - AVALIAÇÃO DOS PONTOS DE CHEGADA A PONTA PORÃ 513
FIGURA 206 - AVALIAÇÃO DOS PONTOS DE CIRCULAÇÃO INTERNA EM PONTA PORÃ 518
FIGURA 207 - QUE VIA É ESSA: OS PONTOS DE CIRCULAÇÃO DE PONTA PORÃ 519
FIGURA 208 - VIAS INTERNAS DE PONTA PORÃ 520
FIGURA 209 - CONECTIVIDADE DIGITAL DE PONTA PORÃ ENTRE OS 12 MUNICÍPIOS 521
FIGURA 210 - POSIÇÃO DE PONTA PORÃ ENTRE OS 12 MUNICÍPIOS DO ESTUDO 522
FIGURA 211 - O QUE O VISITANTE ENCONTRA AO DESEMBARCAR EM PONTA PORÃ 524
FIGURA 212 - O QUE A VIA OFERECE A QUEM CIRCULA POR PONTA PORÃ 525

FIGURA 213 - PONTE DA ROTA BIOCEÂNICA EM PORTO MURTINHO 531
FIGURA 214 - VIA EXTERNA DE PORTO MURTINHO 532
FIGURA 215 - INFRAESTRUTURA DE ACESSO TURÍSTICO: RODOVIÁRIA DE PORTO MURTINHO 537
FIGURA 216 - VIAGENS DE ÔNIBUS À VENDA A PARTIR DE PORTO MURTINHO, POR DESTINO 538
FIGURA 217 - TEMPO DE VIAGEM DE PORTO MURTINHO AOS OUTROS MUNICÍPIOS DO ESTUDO 539
FIGURA 218 - SERVIÇOS E ORIENTAÇÃO NO TERMINAL RODOVIÁRIO DE PORTO MURTINHO 540
FIGURA 219 - ASPECTOS INTERNOS DO TERMINAL RODOVIÁRIO DE PORTO MURTINHO 541
FIGURA 220 - AVALIAÇÃO DOS PONTOS DE CHEGADA A PORTO MURTINHO 544
FIGURA 221 - AVALIAÇÃO DOS PONTOS DE CIRCULAÇÃO INTERNA EM PORTO MURTINHO 549
FIGURA 222 - QUE VIA É ESSA: OS PONTOS DE CIRCULAÇÃO DE PORTO MURTINHO 550
FIGURA 223 - VIAS INTERNAS DE PORTO MURTINHO 551
FIGURA 224 - CONECTIVIDADE DIGITAL DE PORTO MURTINHO ENTRE OS 12 MUNICÍPIOS 552
FIGURA 225 - POSIÇÃO DE PORTO MURTINHO ENTRE OS 12 MUNICÍPIOS DO ESTUDO 553
FIGURA 226 - O QUE O VISITANTE ENCONTRA AO DESEMBARCAR EM PORTO MURTINHO 555
FIGURA 227 - O QUE A VIA OFERECE A QUEM CIRCULA POR PORTO MURTINHO 556
FIGURA 228 - IMAGEM DE DIVULGAÇÃO TURÍSTICA DE BONITO 562
FIGURA 229 - VIAS EXTERNAS DE BONITO 564
FIGURA 230 - INFRAESTRUTURA DE ACESSO TURÍSTICO: RODOVIÁRIA DE BONITO 568
FIGURA 231 - VIAGENS DE ÔNIBUS À VENDA A PARTIR DE BONITO, POR DESTINO 569
FIGURA 232 - TEMPO DE VIAGEM DE BONITO AOS OUTROS MUNICÍPIOS DO ESTUDO 570
FIGURA 233 - SERVIÇOS E ORIENTAÇÃO NO TERMINAL RODOVIÁRIO DE BONITO 571
FIGURA 234 - ASPECTOS INTERNOS DO TERMINAL RODOVIÁRIO DE BONITO 572
FIGURA 235 - TERMINAL AEROPORTUÁRIO DE BONITO 573
FIGURA 236 - SERVIÇOS E ORIENTAÇÃO NO AEROPORTO DE BONITO 575
FIGURA 237 - AVALIAÇÃO DOS PONTOS DE CHEGADA A BONITO 577

FIGURA 238 - AVALIAÇÃO DO PONTO DE CIRCULAÇÃO INTERNA EM BONITO 582

FIGURA 239 - CENTRO DE ATENDIMENTO AO TURISTA DE BONITO, EM OBRAS NO MOMENTO DA VISITA 583

FIGURA 240 - QUE VIA É ESSA: OS PONTOS DE CIRCULAÇÃO DE BONITO 584

FIGURA 241 - VIAS INTERNAS DE BONITO 584

FIGURA 242 - CONECTIVIDADE DIGITAL DE BONITO ENTRE OS 12 MUNICÍPIOS 585

FIGURA 243 - POSIÇÃO DE BONITO ENTRE OS 12 MUNICÍPIOS DO ESTUDO 587

FIGURA 244 - O QUE O VISITANTE ENCONTRA AO DESEMBARCAR EM BONITO 589

FIGURA 245 - O QUE A VIA OFERECE A QUEM CIRCULA POR BONITO 590

FIGURA 246 - DIVULGAÇÃO DO DESTINO TURÍSTICO DE CORUMBÁ 596

FIGURA 247 - VIAS EXTERNAS DE CORUMBÁ 598

FIGURA 248 - INFRAESTRUTURA DE ACESSO TURÍSTICO: RODOVIÁRIA DE CORUMBÁ 602

FIGURA 249 - VIAGENS DE ÔNIBUS À VENDA A PARTIR DE CORUMBÁ, POR DESTINO 603

FIGURA 250 - TEMPO DE VIAGEM DE CORUMBÁ AOS OUTROS MUNICÍPIOS DO ESTUDO 604

FIGURA 251 - SERVIÇOS E ORIENTAÇÃO NO TERMINAL RODOVIÁRIO DE CORUMBÁ 605

FIGURA 252 - ASPECTOS INTERNOS DO TERMINAL RODOVIÁRIO DE CORUMBÁ 606

FIGURA 253 - TERMINAL AEROPORTUÁRIO DE CORUMBÁ 607

FIGURA 254 - SERVIÇOS E ORIENTAÇÃO NO AEROPORTO DE CORUMBÁ 609

FIGURA 255 - ASPECTOS INTERNOS DO TERMINAL AEROPORTUÁRIO DE CORUMBÁ 610

FIGURA 256 - ORLA DO PORTO GERAL 612

FIGURA 257 - O QUE O POSTO DE FRONTEIRA OFERECE A QUEM ATRAVESSA EM CORUMBÁ 613

FIGURA 258 - PONTE INTERNACIONAL BRASIL-BOLÍVIA 614

FIGURA 259 - ASPECTOS AVALIADOS SOBRE A INFRAESTRUTURA ADUANEIRA (CORUMBÁ-BR COM BOLÍVIA) 615

FIGURA 260 - AVALIAÇÃO DOS PONTOS DE CHEGADA A CORUMBÁ 617

FIGURA 261 - AVALIAÇÃO DOS PONTOS DE CIRCULAÇÃO INTERNA EM CORUMBÁ 622
FIGURA 262 - QUE VIA É ESSA: OS PONTOS DE CIRCULAÇÃO DE CORUMBÁ 623
FIGURA 263 - VIA INTERNA DE CORUMBÁ 624
FIGURA 264 - CONECTIVIDADE DIGITAL DE CORUMBÁ ENTRE OS 12 MUNICÍPIOS 625
FIGURA 265 - POSIÇÃO DE CORUMBÁ ENTRE OS 12 MUNICÍPIOS DO ESTUDO 627
FIGURA 266 - O QUE O VISITANTE ENCONTRA AO DESEMBARCAR EM CORUMBÁ 629
FIGURA 267 - O QUE A VIA OFERECE A QUEM CIRCULA POR CORUMBÁ 630
FIGURA 268 - MURAL DE RODOVIAS DE ACESSO 640
FIGURA 269 - REPRESENTAÇÃO DE RODOVIÁRIAS DOS DESTINOS 644
FIGURA 270 - ÁREAS INTERNAS DAS RODOVIÁRIAS ANALISADAS 646
FIGURA 271 - IMAGEM DOS AEROPORTOS 649
FIGURA 272 - ADUANAS BRASILEIRAS ANALISADAS 653
FIGURA 273 - SÍNTESE COMO SE CHEGA À FRONTEIRA? 657
FIGURA 274 - VIAS INTERNAS DOS MUNICÍPIOS ANALISADOS 659
FIGURA 275 - SÍNTESE COMO O TURISTA CIRCULA 674

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 - BASES DAS ANÁLISES POR MUNICÍPIO, REFERÊNCIA TEMPORAL E USO 54

QUADRO 2 - CORREDORES DE CONEXÃO TURÍSTICA NAS REGIÕES DOS MUNICÍPIOS DE PR E MS 108

QUADRO 3 - INDICADORES DE DESLOCAMENTO DE PESSOAS NO PNL 2050 137

QUADRO 4 - INTERVENÇÕES RODOVIÁRIAS DE ESFERA ESTADUAL 142

QUADRO 5 - INTERVENÇÕES RODOVIÁRIAS IDENTIFICADAS EXCLUSIVAMENTE POR ENTREVISTAS COM AS GESTÕES MUNICIPAIS 145

QUADRO 6 - EFEITOS DA EXECUÇÃO DE OBRAS RODOVIÁRIAS RELATADOS PELAS GESTÕES MUNICIPAIS 146

QUADRO 7 - TRAVESSIAS INTERNACIONAIS: REGISTRO DOCUMENTAL, DADOS PRIMÁRIOS E CONDIÇÃO PENDENTE 151

QUADRO 8 - CONCESSÕES AEROPORTUÁRIAS DO ESCOPO 156

QUADRO 9 - QUALIFICAÇÃO DAS VIAS DE CHEGADA A FOZ DO IGUAÇU 208

QUADRO 10 - EMPREENDIMENTOS E DOTAÇÕES QUE INCIDEM SOBRE O ACESSO E A CIRCULAÇÃO EM FOZ DO IGUAÇU (PR) 251

QUADRO 11 - QUALIFICAÇÃO DAS VIAS DE CHEGADA A MEDIANEIRA 258

QUADRO 12 - EMPREENDIMENTOS E INTERVENÇÕES QUE INCIDEM SOBRE O ACESSO E A CIRCULAÇÃO EM MEDIANEIRA (PR) 284

QUADRO 13 - QUALIFICAÇÃO DAS VIAS DE CHEGADA A CAPANEMA 291

QUADRO 14 - EMPREENDIMENTOS E INTERVENÇÕES QUE INCIDEM SOBRE O ACESSO E A CIRCULAÇÃO EM CAPANEMA (PR) 316

QUADRO 15 - QUALIFICAÇÃO DAS VIAS DE CHEGADA A BARRACÃO 323

QUADRO 16 - EMPREENDIMENTOS E INTERVENÇÕES QUE INCIDEM SOBRE O ACESSO E A CIRCULAÇÃO EM BARRACÃO (PR) 346

QUADRO 17 - QUALIFICAÇÃO DAS VIAS DE CHEGADA A DIONÍSIO CERQUEIRA 353

QUADRO 18 - EMPREENDIMENTOS E INTERVENÇÕES QUE INCIDEM SOBRE O ACESSO E A CIRCULAÇÃO EM DIONÍSIO CERQUEIRA (SC) 379

QUADRO 19 - QUALIFICAÇÃO DAS VIAS DE CHEGADA A GUAÍRA 386

QUADRO 20 - EMPREENDIMENTOS E INTERVENÇÕES QUE INCIDEM SOBRE O ACESSO E A CIRCULAÇÃO EM GUAÍRA (PR) 418

QUADRO 21 - QUALIFICAÇÃO DAS VIAS DE CHEGADA A MUNDO NOVO 426

QUADRO 22 - EMPREENDIMENTOS E INTERVENÇÕES QUE INCIDEM SOBRE O ACESSO E A CIRCULAÇÃO EM MUNDO NOVO (MS) 454

QUADRO 23 - QUALIFICAÇÃO DAS VIAS DE CHEGADA A CAMPO GRANDE 460

QUADRO 24 - EMPREENDIMENTOS E INTERVENÇÕES QUE INCIDEM SOBRE O ACESSO E A CIRCULAÇÃO EM CAMPO GRANDE (MS) 488

QUADRO 25 - QUALIFICAÇÃO DAS VIAS DE CHEGADA A PONTA PORÃ 495

QUADRO 26 - EMPREENDIMENTOS E INTERVENÇÕES QUE INCIDEM SOBRE O ACESSO E A CIRCULAÇÃO EM PONTA PORÃ (MS) 526

QUADRO 27 - QUALIFICAÇÃO DAS VIAS DE CHEGADA A PORTO MURTINHO 532

QUADRO 28 - EMPREENDIMENTOS E INTERVENÇÕES QUE INCIDEM SOBRE O ACESSO E A CIRCULAÇÃO EM PORTO MURTINHO (MS) 557

QUADRO 29 - QUALIFICAÇÃO DAS VIAS DE CHEGADA A BONITO 563

QUADRO 30 - EMPREENDIMENTOS E INTERVENÇÕES QUE INCIDEM SOBRE O ACESSO E A CIRCULAÇÃO EM BONITO (MS) 591

QUADRO 31 - QUALIFICAÇÃO DAS VIAS DE CHEGADA A CORUMBÁ 597

QUADRO 32 - EMPREENDIMENTOS E INTERVENÇÕES QUE INCIDEM SOBRE O ACESSO E A CIRCULAÇÃO EM CORUMBÁ (MS) 631

QUADRO 33 - COMO O TURISTA CHEGA E COMO SE DESLOCA NOS MUNICÍPIOS ANALISADOS 633

QUADRO 34 - ENTREVISTADOS MUNICÍPIOS FRONTEIRIÇOS 719

LISTA DE MAPAS

MAPA 1 - REGIONALIZAÇÃO TURÍSTICA DA FRONTEIRA 41
MAPA 2 - PORTAS DE ENTRADA TERRESTRES POR RODOVIAS FEDERAIS 61
MAPA 3 - PORTAS DE ENTRADA TERRESTRES POR RODOVIAS ESTADUAIS 63
MAPA 4 - PORTAS DE ENTRADA TERRESTRES POR RODOVIAS VICINAIS 66
MAPA 5 - FLUXO DE VEÍCULOS NAS PORTAS DE ENTRADA 68
MAPA 6 - ACESSIBILIDADE POR TEMPO DE DESLOCAMENTO EM VIAS FEDERAIS 73
MAPA 7 - ACESSIBILIDADE POR TEMPO DE DESLOCAMENTO EM VIAS ESTADUAIS 76
MAPA 8 - TERMINAIS RODOVIÁRIOS 79
MAPA 9 - TRECHOS DE ACESSO DIRETO POR TRANSPORTE RODOVIÁRIO COLETIVO 81
MAPA 10 - MALHA FÍSICA DE AEROPORTOS E NÍVEIS DE SERVIÇO DOS TERMINAIS 83
MAPA 11 - TRECHOS DE ACESSO DIRETO POR TRANSPORTE AÉREO DE PASSAGEIROS 87
MAPA 12 - MALHA FÍSICA DE HIDROVIAS, PORTOS E TRAVESSIAS OUTORGADAS 89
MAPA 13 - TRAÇADO DA MALHA FERROVIÁRIA REGIONAL 91
MAPA 14 - CORREDORES VIÁRIOS ESTRUTURANTES 97
MAPA 15 - FLUXO TERRESTRE NAS REGIÕES DE ESTUDO 100
MAPA 16 - ZONAS DE COBERTURA PARA TELEFONIA MÓVEL NOS CORREDORES RODOVIÁRIOS 118
MAPA 17 - OS 12 MUNICÍPIOS DO ESTUDO NA FAIXA DE FRONTEIRA 200
MAPA 18 - OS 12 MUNICÍPIOS NA FAIXA DE FRONTEIRA, COM FOZ DO IGUAÇU (PR) EM DESTAQUE 202
MAPA 19 - RODOVIAS DE ACESSO A FOZ DO IGUAÇU 205
MAPA 20 - TEMPO DE VIAGEM POR ESTRADA DESDE FOZ DO IGUAÇU 211
MAPA 21 - LIGAÇÕES DIRETAS POR ÔNIBUS A PARTIR DE FOZ DO IGUAÇU 213
MAPA 22 - CAMINHO DAS VIAGENS DE ÔNIBUS DE FOZ DO IGUAÇU AOS MUNICÍPIOS DO ESTUDO 217

MAPA 23 - ROTAS AÉREAS REGULARES DE FOZ DO IGUAÇU EM 2025 225
MAPA 24 - INFRAESTRUTURA NÁUTICA DE FOZ DO IGUAÇU 229
MAPA 25 - PONTOS AFERIDOS NA CHEGADA A FOZ DO IGUAÇU 234
MAPA 26 - A OFERTA TURÍSTICA E OS TRAJETOS INTERNOS EM FOZ DO IGUAÇU 238
MAPA 27 - SOBREPOSIÇÃO DOS TRAJETOS E PONTOS AFERIDOS EM FOZ DO IGUAÇU 240
MAPA 28 - OS 12 MUNICÍPIOS NA FAIXA DE FRONTEIRA, COM MEDIANEIRA (PR) EM DESTAQUE 254
MAPA 29 - RODOVIAS DE ACESSO A MEDIANEIRA 256
MAPA 30 - TEMPO DE VIAGEM POR ESTRADA DESDE MEDIANEIRA 261
MAPA 31 - LIGAÇÕES DIRETAS POR ÔNIBUS A PARTIR DE MEDIANEIRA 263
MAPA 32 - PONTOS AFERIDOS NA CHEGADA A MEDIANEIRA 270
MAPA 33 - A OFERTA TURÍSTICA E OS TRAJETOS INTERNOS EM MEDIANEIRA 273
MAPA 34 - SOBREPOSIÇÃO DOS TRAJETOS E PONTOS AFERIDOS EM MEDIANEIRA 276
MAPA 35 - OS 12 MUNICÍPIOS NA FAIXA DE FRONTEIRA, COM CAPANEMA (PR) EM DESTAQUE 287
MAPA 36 - RODOVIAS DE ACESSO A CAPANEMA 289
MAPA 37 - TEMPO DE VIAGEM POR ESTRADA DESDE CAPANEMA 293
MAPA 38 - LIGAÇÕES DIRETAS POR ÔNIBUS A PARTIR DE CAPANEMA 295
MAPA 39 - PONTOS AFERIDOS NA CHEGADA A CAPANEMA 303
MAPA 40 - A OFERTA TURÍSTICA E OS TRAJETOS INTERNOS EM CAPANEMA 306
MAPA 41 - SOBREPOSIÇÃO DOS TRAJETOS E PONTOS AFERIDOS EM CAPANEMA 308
MAPA 42 - OS 12 MUNICÍPIOS NA FAIXA DE FRONTEIRA, COM BARRACÃO (PR) EM DESTAQUE 319
MAPA 43 - RODOVIAS DE ACESSO A BARRACÃO 321
MAPA 44 - TEMPO DE VIAGEM POR ESTRADA DESDE BARRACÃO 325
MAPA 45 - LIGAÇÕES DIRETAS POR ÔNIBUS A PARTIR DE BARRACÃO 327
MAPA 46 - PONTOS AFERIDOS NA CHEGADA A BARRACÃO 333
MAPA 47 - A OFERTA TURÍSTICA E OS TRAJETOS INTERNOS EM BARRACÃO 336

MAPA 48 - SOBREPOSIÇÃO DOS TRAJETOS E PONTOS AFERIDOS EM BARRACÃO 338
MAPA 49 - OS 12 MUNICÍPIOS NA FAIXA DE FRONTEIRA, COM DIONÍSIO CERQUEIRA (SC) EM DESTAQUE 349
MAPA 50 - RODOVIAS DE ACESSO A DIONÍSIO CERQUEIRA 351
MAPA 51 - TEMPO DE VIAGEM POR ESTRADA DESDE DIONÍSIO CERQUEIRA 355
MAPA 52 - LIGAÇÕES DIRETAS POR ÔNIBUS A PARTIR DE DIONÍSIO CERQUEIRA 357
MAPA 53 - PONTOS AFERIDOS NA CHEGADA A DIONÍSIO CERQUEIRA 366
MAPA 54 - A OFERTA TURÍSTICA E OS TRAJETOS INTERNOS EM DIONÍSIO CERQUEIRA 369
MAPA 55 - SOBREPOSIÇÃO DOS TRAJETOS E PONTOS AFERIDOS EM DIONÍSIO CERQUEIRA 371
MAPA 56 - OS 12 MUNICÍPIOS NA FAIXA DE FRONTEIRA, COM GUAÍRA (PR) EM DESTAQUE 382
MAPA 57 - RODOVIAS DE ACESSO A GUAÍRA 384
MAPA 58 - TEMPO DE VIAGEM POR ESTRADA DESDE GUAÍRA 388
MAPA 59 - LIGAÇÕES DIRETAS POR ÔNIBUS A PARTIR DE GUAÍRA 390
MAPA 60 - ROTAS AÉREAS REGULARES DE GUAÍRA EM 2025 397
MAPA 61 - INFRAESTRUTURA NÁUTICA DE GUAÍRA 400
MAPA 62 - PONTOS AFERIDOS NA CHEGADA A GUAÍRA 406
MAPA 63 - A OFERTA TURÍSTICA E OS TRAJETOS INTERNOS EM GUAÍRA 409
MAPA 64 - SOBREPOSIÇÃO DOS TRAJETOS E PONTOS AFERIDOS EM GUAÍRA 411
MAPA 65 - OS 12 MUNICÍPIOS NA FAIXA DE FRONTEIRA, COM MUNDO NOVO (MS) EM DESTAQUE 422
MAPA 66 - RODOVIAS DE ACESSO A MUNDO NOVO 424
MAPA 67 - TEMPO DE VIAGEM POR ESTRADA DESDE MUNDO NOVO 428
MAPA 68 - LIGAÇÕES DIRETAS POR ÔNIBUS A PARTIR DE MUNDO NOVO 430
MAPA 69 - INFRAESTRUTURA NÁUTICA DE MUNDO NOVO 436
MAPA 70 - PONTOS AFERIDOS NA CHEGADA A MUNDO NOVO 441
MAPA 71 - A OFERTA TURÍSTICA E OS TRAJETOS INTERNOS EM MUNDO NOVO 444

MAPA 72 - SOBREPOSIÇÃO DOS TRAJETOS E PONTOS AFERIDOS EM MUNDO NOVO 446
MAPA 73 - OS 12 MUNICÍPIOS NA FAIXA DE FRONTEIRA, COM CAMPO GRANDE (MS) EM DESTAQUE .. 457
MAPA 74 - RODOVIAS DE ACESSO A CAMPO GRANDE 459
MAPA 75 - TEMPO DE VIAGEM POR ESTRADA DESDE CAMPO GRANDE 462
MAPA 76 - LIGAÇÕES DIRETAS POR ÔNIBUS A PARTIR DE CAMPO GRANDE 464
MAPA 77 - ROTAS AÉREAS REGULARES DE CAMPO GRANDE EM 2025 471
MAPA 78 - PONTOS AFERIDOS NA CHEGADA A CAMPO GRANDE 474
MAPA 79 - A OFERTA TURÍSTICA E OS TRAJETOS INTERNOS EM CAMPO GRANDE 477
MAPA 80 - SOBREPOSIÇÃO DOS TRAJETOS E PONTOS AFERIDOS EM CAMPO GRANDE 479
MAPA 81 - OS 12 MUNICÍPIOS NA FAIXA DE FRONTEIRA, COM PONTA PORÃ (MS) EM DESTAQUE 491
MAPA 82 - RODOVIAS DE ACESSO A PONTA PORÃ 493
MAPA 83 - TEMPO DE VIAGEM POR ESTRADA DESDE PONTA PORÃ 497
MAPA 84 - LIGAÇÕES DIRETAS POR ÔNIBUS A PARTIR DE PONTA PORÃ 499
MAPA 85 - ROTAS AÉREAS REGULARES DE PONTA PORÃ EM 2025 506
MAPA 86 - PONTOS AFERIDOS NA CHEGADA A PONTA PORÃ 512
MAPA 87 - A OFERTA TURÍSTICA E OS TRAJETOS INTERNOS EM PONTA PORÃ 515
MAPA 88 - SOBREPOSIÇÃO DOS TRAJETOS E PONTOS AFERIDOS EM PONTA PORÃ 517
MAPA 89 - OS 12 MUNICÍPIOS NA FAIXA DE FRONTEIRA, COM PORTO MURTINHO (MS) EM DESTAQUE 528
MAPA 90 - RODOVIAS DE ACESSO A PORTO MURTINHO 530
MAPA 91 - TEMPO DE VIAGEM POR ESTRADA DESDE PORTO MURTINHO 534
MAPA 92 - LIGAÇÕES DIRETAS POR ÔNIBUS A PARTIR DE PORTO MURTINHO 536
MAPA 93 - INFRAESTRUTURA NÁUTICA DE PORTO MURTINHO 542
MAPA 94 - PONTOS AFERIDOS NA CHEGADA A PORTO MURTINHO 543
MAPA 95 - A OFERTA TURÍSTICA E OS TRAJETOS INTERNOS EM PORTO MURTINHO 546
MAPA 96 - SOBREPOSIÇÃO DOS TRAJETOS E PONTOS AFERIDOS EM PORTO MURTINHO 548

MAPA 97 - OS 12 MUNICÍPIOS NA FAIXA DE FRONTEIRA, COM BONITO (MS) EM DESTAQUE 559
MAPA 98 - RODOVIAS DE ACESSO A BONITO 561
MAPA 99 - TEMPO DE VIAGEM POR ESTRADA DESDE BONITO 565
MAPA 100 - LIGAÇÕES DIRETAS POR ÔNIBUS A PARTIR DE BONITO 567
MAPA 101 - ROTAS AÉREAS REGULARES DE BONITO EM 2025 574
MAPA 102 - PONTOS AFERIDOS NA CHEGADA A BONITO 576
MAPA 103 - A OFERTA TURÍSTICA E OS TRAJETOS INTERNOS EM BONITO 579
MAPA 104 - SOBREPOSIÇÃO DOS TRAJETOS E PONTOS AFERIDOS EM BONITO 581
MAPA 105 - OS 12 MUNICÍPIOS NA FAIXA DE FRONTEIRA, COM CORUMBÁ (MS) EM DESTAQUE 593
MAPA 106 - RODOVIAS DE ACESSO A CORUMBÁ 595
MAPA 107 - TEMPO DE VIAGEM POR ESTRADA DESDE CORUMBÁ 599
MAPA 108 - LIGAÇÕES DIRETAS POR ÔNIBUS A PARTIR DE CORUMBÁ 601
MAPA 109 - ROTAS AÉREAS REGULARES DE CORUMBÁ EM 2025 608
MAPA 110 - INFRAESTRUTURA NÁUTICA DE CORUMBÁ 611
MAPA 111 - PONTOS AFERIDOS NA CHEGADA A CORUMBÁ 616
MAPA 112 - A OFERTA TURÍSTICA E OS TRAJETOS INTERNOS EM CORUMBÁ 619
MAPA 113 - SOBREPOSIÇÃO DOS TRAJETOS E PONTOS AFERIDOS EM CORUMBÁ 621

LISTA DE SIGLAS

ACTs - Atividades Características do Turismo.

AGESUL - Agência Estadual de Gestão de Empreendimentos de Mato Grosso do Sul.

ALF/DCA - Alfândega de Dionísio Cerqueira.

ALF/MNO - Alfândega de Mundo Novo.

ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil.

ANATEL - Agência Nacional de Telecomunicações.

ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários.

ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres.

APA - Área de Proteção Ambiental.

API - Agenda Prioritária de Projetos de Integração / *Application Programming Interface* (interface de programação de aplicações).

BID - Banco Interamericano de Desenvolvimento.

BIT - Banco de Informações de Transportes.

BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social.

BR - Rodovia Federal.

BSB - Código do Aeroporto Internacional de Brasília.

CADASTUR - Cadastro de Prestadores de Serviços Turísticos.

CAT - Centro de Atendimento ao Turista / Posto de Atendimento ao Turista.

CGR / SBCG - Aeroporto Internacional de Campo Grande.

CIDE - Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (malha rodoviária estadual do DNIT).

CNF - Código do Aeroporto Internacional de Confins / Belo Horizonte.

CNPJ - Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica.

COMTURs - Conselhos Municipais de Turismo.

COSIPLAN / IIRSA - Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento / Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana.

CWB - Código do Aeroporto Internacional de Curitiba.

CYTED - Programa Iberoamericano Ciencia y Tecnología para el Desarrollo.DER-PR - Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná.

DIOEMS - Diário Oficial dos Municípios do Sudoeste do Paraná.

DIOGRANDE - Diário Oficial de Campo Grande.

DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes.

EF - Estrada de Ferro (ferrovia federal).

FONPLATA - Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata.

FUPEF - Fundação de Pesquisas Florestais do Paraná.

FUNDTUR Pantanal / FUNDTUR-MS - Fundação de Turismo do Pantanal / Mato Grosso do Sul.

GIG - Código do Aeroporto Internacional do Galeão / Rio de Janeiro.

HHI - Índice de Herfindahl-Hirschman.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

ICAO - Organização de Aviação Civil Internacional (*International Civil Aviation Organization*).

IDEB - Índice de Desenvolvimento da Educação Básica.

IGRs - Instâncias de Governança Regional.

IMASUL - Instituto de Meio Ambiente de Mato Grosso do Sul.

INEP - Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira.

IPARDES - Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social.

IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada.

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

IRF - Inspetoria da Receita Federal.

LHG Mining - Empresa de mineração operante na região de Corumbá.

LOA - Lei Orçamentária Anual.

MCR - Mineração Corumbaense Reunida.

MDIC - Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.

MDR - Ministério do Desenvolvimento Regional.

MEC - Ministério da Educação.

MPF - Ministério Público Federal.

MPO - Ministério do Planejamento e Orçamento.

MS - Mato Grosso do Sul.

MT - Mato Grosso.

MTur - Ministério do Turismo.

Novo PAC / PAC - Programa de Aceleração do Crescimento.

PCD - Pessoa com Deficiência.

PDMCT - Plano Diretor de Mobilidade e Conectividade Turísticas.

PF - Polícia Federal.

PIB - Produto Interno Bruto.

PMI - Procedimento de Manifestação de Interesse.

PNL - Plano Nacional de Logística.

PPA - Plano Plurianual.

PPP - Parceria Público-Privada.

PR - Paraná.

RAIS - Relação Anual de Informações Sociais.

RFB - Receita Federal do Brasil.

SC - Santa Catarina.

SEILOG - Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística de Mato Grosso do Sul.

SEMADESC - Secretaria de Meio Ambiente, Desenvolvimento, Ciência, Tecnologia e Inovação de Mato Grosso do Sul.

SETESC - Secretaria de Estado de Turismo, Esporte e Cultura de Mato Grosso do Sul.

SETU - Secretaria do Turismo do Paraná.

SIDSA - Subcomitê de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano.

SMTU - Secretaria Municipal de Turismo de Foz do Iguaçu.

SNV - Sistema Nacional de Viação.

TSE - Tribunal Superior Eleitoral.

UFMS - Universidade Federal de Mato Grosso do Sul.

UNESCO - Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura.

SUMÁRIO

1. APRESENTAÇÃO 33

1.1. Marco normativo e contexto institucional 33

1.2. Da oferta turística às redes de circulação e conexão 34

1.3. Infraestrutura, mobilidade e conectividade: conceitos operacionais 35

1.3.1. Infraestrutura: o suporte físico da atividade turística 36

1.3.2. Mobilidade: a capacidade de deslocamento dos visitantes 36

1.3.3. Conectividade: a articulação entre territórios, redes e serviços 37

1.4. Recorte territorial e leitura funcional da fronteira 38

1.5. Estrutura do relatório 41

2. METODOLOGIA E ECOSSISTEMA TÉCNICO COMPUTACIONAL 42

2.1. Abordagem metodológica e desenho da pesquisa 42

2.2. Levantamento e análise de dados secundários 44

2.3. Análise espacial para definição dos pontos de aferição 46

2.4. Validação qualitativa com gestores municipais 51

2.5. Metodologia do Diagnóstico em Campo e Formulários 51

2.6. Procedimentos das análises por município 54

2.7. Triangulação e síntese dos resultados 58

3. DIAGNÓSTICO REGIONAL DA INFRAESTRUTURA, MOBILIDADE E CONECTIVIDADE TURÍSTICA (ATIVIDADE 4.1) 59

3.1. Como o turista chega aos territórios fronteiriços analisados? 60

3.1.1. Pontos de acesso em vias federais 60

3.1.2. Pontos de acesso em vias estaduais 62

3.1.3. Pontos de acesso por vias vicinais 65

3.1.4. Intensidade de movimento nas portas federais 67

3.1.5. Intensidade de movimentação nas portas estaduais 69

3.1.6. Intensidade de movimento nas portas vicinais 70

3.1.7. Acessibilidade por tempo de deslocamento em vias Federais 72

3.1.8. Acessibilidade por tempo de deslocamento em rodovias estaduais 75

3.1.9. Acessibilidade via transporte coletivo rodoviário 78

3.1.10. Acesso Aeroviário e portas de acesso aéreo 82

3.1.11. Acesso hidroviário e ferroviário 88

3.1.12. Diagnóstico: Como o turista chega aos territórios fronteiriços analisados ... 93

3.2. Como o turista se desloca pelos territórios fronteiriços analisados 95

3.2.1. Corredores de transporte terrestre 96

3.2.2. Fluxo terrestre nas regiões de estudo 99

3.2.3. Deslocamento terrestre via transporte coletivo 103

3.2.4. Deslocamento via transporte aéreo 104

3.2.5. Deslocamento interno via outros modais 105

3.2.6. Conectividade turística física e digital nos municípios selecionados 106

3.2.7. Diagnóstico: como o turista se desloca nos territórios fronteiriços analisados 128

3.3. O que Está Mudando? Panorama de Investimentos Futuros e Cenários Territoriais 131

3.3.1. Panorama territorial 133

3.3.2. Panorama dos Grandes Investimentos: análise por modal 137

3.3.3. Impactos dos investimentos sobre o turismo fronteiriço 181

4. DIAGNÓSTICO TÉCNICO EM CAMPO E QUALIDADE DA INFRAESTRUTURA (ATIVIDADE 4.2) 196

4.1. DIAGNÓSTICO DE CAMPO MUNICIPAL 199

4.1.1. Apresentação 199

4.1.2. Foz do Iguaçu (PR) 201

4.1.3. Medianeira (PR) 252

4.1.4. Capanema (PR) 285

4.1.5. Barracão (PR) 318

4.1.6. Dionísio Cerqueira (SC) 347

4.1.7. Guaíra (PR) 380

4.1.8. Mundo Novo (MS) 420

4.1.9. Campo Grande (MS) 455

4.1.10. Ponta Porã (MS) 490

4.1.11. Porto Murtinho (MS) 527

4.1.12. Bonito (MS) 558

4.1.13. Corumbá (MS).....591

4.1.14. Breves considerações de análise do campo.....632

4.2. Chegada aos municípios: leitura regional do campo 637

4.2.1. Como são os acessos rodoviários para a chegada dos turistas aos municípios selecionados?.....638

4.2.2. Como é a chegada pelos terminais rodoviários dos municípios analisados?643

4.2.3. Como é a chegada via modal aéreo aos municípios analisados? 648

4.2.4. Como é a passagem nas aduanas nos municípios analisados?.....652

4.3. Deslocamento nos municípios: leitura regional do campo.....657

4.3.1. Como é a circulação de veículo próprio nos municípios do estudo?.....658

4.3.2. Como é a condição de infraestrutura para pedestres? 663

4.3.3. Como é o transporte público coletivo urbano nos municípios analisados? 666

4.3.4. Como é a infraestrutura para ciclistas nos municípios analisados? 669

4.3.5. Como é a circulação por táxis nos municípios do estudo?.....671

5. POTENCIALIDADES DOS TERRITÓRIOS FRONTEIRIÇOS ANALISADOS.....675

6. SÍNTESE ESTRATÉGICA, GARGALOS E DIRETRIZES PARA O PLANO DE AÇÃO.....680

6.1. Síntese estratégica do diagnóstico.....680

6.2. Gargalos estruturais da infraestrutura, mobilidade e conectividade turística 684

6.2.1. Integração entre o planejamento da infraestrutura e o planejamento turístico 684

6.2.2. Descontinuidade de percurso e fragmentação entre os diferentes meios de deslocamento.....685

6.2.3. Sobreposição entre fluxos de carga e circulação turística nos corredores rodoviários 687

6.2.4. Gargalos operacionais nas travessias internacionais 688

6.2.5. Assimetrias da infraestrutura receptiva, sinalização, acessibilidade e informação turística 690

6.2.6. Deficiências de conectividade digital nos corredores e territórios turísticos 691

6.2.7. Diferentes escalas de decisão e necessidade de articulação institucional .. 692

6.3. Diretrizes Estratégicas para mitigação dos gargalos 694

6.3.1. Incorporação da dimensão turística ao planejamento e à implementação das infraestruturas estruturantes 694

6.3.2. Continuidade dos deslocamentos entre portas de entrada, municípios, serviços e atrativos para incorporar a dimensão turística ao planejamento e à implementação das infraestruturas estruturantes 695

6.3.3. A Qualificação dos corredores de uso compartilhado considerando conjuntamente circulação turística, logística e regional 696

6.3.4. Proteção preventiva e sistemática de fauna silvestre nos corredores rodoviários que atravessam ecossistemas frágeis 696

6.3.5. Travessias internacionais como componentes da mobilidade e da experiência turística regional 697

6.3.6. Redução de assimetrias de sinalização, acessibilidade, informação e infraestrutura de recepção turística 698

6.3.7. Conectividade digital como componente da infraestrutura de mobilidade turística 698

6.3.8. Articulação regional para inserção das necessidades de mobilidade turística nas diferentes escalas de decisão 699

7. PLANO DE AÇÃO ESTRATÉGICO 699

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS 707

APÊNDICE A – Entrevistas a representantes do poder público e de envolvimento sobre aspectos de planejamento e turismo 719

APÊNDICE B – Questões norteadoras das entrevistas a representantes do poder público e de envolvimento sobre aspectos de planejamento e turismo 721

APÊNDICE C – Nota metodológica de análise digital dos destinos turísticos 727

APÊNDICE D – Mapas utilizados para definições de pontos de coleta 730

APÊNDICE E – FORMULÁRIOS DE CAMPO 739

APÊNDICE F – Empreendimentos de infraestrutura de mobilidade e conectividade nos 12 municípios de fronteira, por modal 782

Apêndice G – Nota Metodológica sobre panorama de investimentos e obras previstas. 823

APÊNDICE H – Nota técnica dos critérios e parâmetros utilizados na metodologia 828

APÊNDICE I – Questões norteadoras de análise técnica qualitativa de campo 833

APÊNDICE J – FOTOS DO RELATÓRIO AMPLIADAS 835

1. APRESENTAÇÃO

1.1. Marco normativo e contexto institucional

Este documento técnico constitui a entrega do Produto 04 do Projeto UNESCO 2369/2025: Turismo Fronteiriço, Desenvolvimento Sustentável e Integração Sul-Americana (PR e MS), desenvolvido pelo Itaipu Parquetec, por meio de cooperação técnica internacional entre a Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO) e o Ministério do Turismo (MTur). O diagnóstico do turismo fronteiriço no Paraná e Mato Grosso do Sul está fundamentado em um conjunto de normativos que orientam as políticas públicas de turismo, fronteira, mobilidade e conectividade no Brasil. Destacam-se:

- Decreto nº 12.038/2024, que institui a Política Nacional de Fronteiras e reconhece a faixa de fronteira como território estratégico para a integração sul-americana e o desenvolvimento regional;
- Lei nº 11.771/2008, atualizada pela Lei nº 14.978/2024, que dispõe sobre a Política Nacional de Turismo e define as atribuições do Governo Federal no planejamento e estímulo ao setor;
- Decreto nº 12.136/2024, que institui o Plano Nacional de Turismo 2024–2027, estabelecendo diretrizes para a integração regional e a mobilidade turística;
- Portaria MTur nº 6/2026, que institui o Programa de Mobilidade e Conectividade Turística, orientando as ações do MTur no tema;
- Lei nº 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana e prevê o transporte público coletivo internacional em cidades-gêmeas;
- Plano Diretor de Mobilidade e Conectividade Turísticas (PDMCT), que estabelece critérios para priorização de recursos e integração dos modais de transporte para o turismo;
- Manual para os Núcleos Estaduais de Fronteira, que orienta a atuação integrada entre entes federativos e políticas públicas em territórios fronteiriços.

O diagnóstico parte da compreensão do turismo fronteiriço como um fenômeno territorial, relacional e multiescalar, cuja dinâmica resulta da interação entre países vizinhos, infraestruturas, serviços e fluxos. Nessa perspectiva, a fronteira deixa de ser compreendida apenas como limite político-administrativo e passa a atuar como recurso estratégico, como espaço de circulação, integração, cooperação e constituição da experiência turística, especialmente em territórios marcados pela intensa mobilidade transfronteiriça.

Essa abordagem dialoga com as diretrizes da Política Nacional de Fronteiras, instituída pelo Decreto Federal nº 12.038/2024, que reconhece a faixa de fronteira como território estratégico para o desenvolvimento regional, a integração sul-americana e a articulação entre políticas públicas voltadas à mobilidade, infraestrutura, segurança e desenvolvimento econômico (Brasil, 2024).

Nesse contexto, o Produto 04 busca compreender **em que medida as condições atuais e projetadas de infraestrutura, mobilidade e conectividade são capazes de sustentar, integrar e potencializar as dinâmicas turísticas nas regiões fronteiriças do Paraná e do Mato Grosso do Sul**. A análise passa a priorizar não apenas a existência de equipamentos e atrativos turísticos, mas também a capacidade do território de articular destinos, facilitar o acesso dos visitantes e ampliar a integração entre municípios e países.

1.2. Da oferta turística às redes de circulação e conexão

O Produto 04 dá continuidade às análises desenvolvidas nos Produtos 02 e 03, tomando como referência o diagnóstico territorial e o levantamento da oferta turística realizado anteriormente. Enquanto o Produto 03 identificou a distribuição dos atrativos, equipamentos, serviços e Atividades Características do Turismo (ACTs) nos municípios analisados, o presente diagnóstico investiga as condições que permitem que essa oferta seja efetivamente acessada, conectada e integrada.

Em um território fronteiriço heterogêneo, marcado por diferentes níveis de consolidação da atividade turística e por funções distintas desempenhadas pelos municípios

na dinâmica regional, a proximidade geográfica entre destinos não garante integração turística. Entre a existência de um recurso turístico e sua transformação em experiência acessível estão as condições de acesso, transporte, sinalização, serviços de apoio, conectividade digital e articulação entre diferentes modais de deslocamento.

A conectividade digital também integra essa lógica territorial. Em regiões dependentes de deslocamentos rodoviários e transfronteiriços, a disponibilidade de cobertura de telefonia e dados interfere diretamente na navegação, no acesso a informações, na realização de reservas, nos pagamentos digitais e na comunicação durante a viagem, constituindo um componente da infraestrutura turística contemporânea (Biz; Grechi, 2025).

Dessa forma, os atrativos e equipamentos identificados no Produto 03 passam a ser compreendidos como elementos de uma rede territorial cuja efetividade depende das conexões entre municípios e da articulação entre diferentes modais e pontos de conexão. O foco do Produto 04 desloca-se, portanto, da pergunta **"o que existe e onde está?" para "como se entra na região, como o turista se desloca pelo território e como diferentes municípios, fronteiras e modais se articulam?".**

Nesta última fase de diagnóstico de fronteira, as perguntas acima visam ser respondias tanto no sentido de dados secundários quanto nas visitas de campo. As análises de campo se desdobram ainda por uma perspectiva municipal, de cada um dos 12 municípios visitados, e regional visando entender a fronteira em um único contexto.

1.3. Infraestrutura, mobilidade e conectividade: conceitos operacionais

O diagnóstico está estruturado sobre três dimensões analíticas complementares: infraestrutura, mobilidade e conectividade — compreendidas como elementos que sustentam a circulação turística e a integração territorial. Esses conceitos são utilizados de forma operacional, orientando a seleção das bases de dados, dos indicadores e das análises desenvolvidas ao longo do relatório.

1.3.1. Infraestrutura: o suporte físico da atividade turística

A infraestrutura, conforme definições do glossário do turismo do PRT (MTur, 2018), corresponde ao conjunto de estruturas físicas e serviços que possibilitam o funcionamento da atividade turística e dos deslocamentos no território. O Ministério do Turismo distingue duas dimensões complementares: a infraestrutura turística, formada por obras, instalações e serviços indispensáveis ao desenvolvimento do turismo, e a infraestrutura de apoio ao turismo, composta pelos sistemas e serviços que oferecem condições gerais para o desenvolvimento da atividade, como transportes, energia, abastecimento de água, comunicação e sistema viário (Ministério do Turismo, 2018).

Neste estudo, ambas são analisadas de maneira integrada, abrangendo rodovias, aeroportos, terminais rodoviários, pontes internacionais, estruturas náuticas, sinalização turística, Centros de Atendimento ao Turista (CATs), acessos aos atrativos e demais equipamentos públicos relacionados à circulação e permanência dos visitantes.

1.3.2. Mobilidade: a capacidade de deslocamento dos visitantes

A mobilidade turística é compreendida para além do deslocamento físico entre origem e destino. A perspectiva das novas mobilidades propõe analisar os diferentes movimentos de pessoas, veículos, informações e tecnologias de forma integrada, reconhecendo que a experiência de deslocamento resulta da interação entre múltiplas redes e formas de circulação (Sheller; Urry, 2006 apud Allis, 2016).

Aplicada ao turismo fronteiriço, essa abordagem permite analisar como os turistas chegam aos destinos, circulam entre municípios e atrativos, utilizam diferentes modais de transporte e atravessam fronteiras internacionais. Dessa forma, a mobilidade é avaliada por meio das condições de acesso, frequência de serviços, tempos de deslocamento, conforto, segurança e fluidez da jornada turística. A integração modal, embora influencie a mobilidade, é tratada neste estudo como parte da dimensão de conectividade, pois se refere à articulação entre diferentes modos de transporte no território.

1.3.3. Conectividade: a articulação entre territórios, redes e serviços

A conectividade é tratada neste diagnóstico em sentido ampliado, compreendendo tanto a integração física entre territórios quanto a conexão digital necessária ao funcionamento dos destinos turísticos contemporâneos.

Sob a perspectiva do Plano Diretor de Mobilidade e Conectividade Turísticas (PDMCT), a conectividade está relacionada à articulação dos diferentes modais de transporte e à integração territorial entre destinos, corredores e portas de entrada do turismo (MTur, 2022). Complementarmente, a abordagem dos Destinos Turísticos Inteligentes destaca que a disponibilidade de cobertura de rede influencia diretamente a experiência de turistas e residentes ao permitir acesso contínuo à informação, comunicação em tempo real, navegação, reservas, pagamentos e utilização de serviços digitais (Biz; Silva, 2025).

Considerando essas contribuições, o estudo analisa a conectividade em três dimensões:

i) territorial e física, referente às conexões entre municípios, fronteiras e corredores turísticos;
ii) interna e intermodal, relacionada à articulação entre diferentes meios de transporte e à mobilidade dentro dos destinos;
iii) digital, referente à cobertura de telefonia e internet, disponibilidade de Wi-Fi, aplicativos de mobilidade e demais serviços digitais utilizados durante a viagem.

Assim, as três dimensões são compreendidas de forma integrada, formando uma tríade sistêmica para o diagnóstico, em que a infraestrutura constitui o suporte material da circulação; a mobilidade expressa a capacidade efetiva de deslocamento dos visitantes; e a conectividade representa a continuidade e a articulação entre redes físicas, territoriais e digitais.

Essa tríade orienta todo o Produto 04 e permite avaliar em que medida as condições existentes e projetadas são capazes de sustentar, integrar e potencializar as dinâmicas turísticas e transfronteiriças, identificando gargalos, descontinuidades e oportunidades de qualificação da rede turística regional.

1.4. Recorte territorial e leitura funcional da fronteira

O território analisado apresenta diferentes posições, funções e graus de integração nas dinâmicas turísticas e fronteiriças, entendendo a fronteira como espaço multiescalar, marcado por especificidades jurídicas, institucionais, econômicas, sociais, culturais e ambientais, coerente com a Política Nacional de Fronteiras e com as orientações do Manual para os Núcleos Estaduais de Fronteira, que enfatizam a atuação integrada entre os diferentes entes e políticas públicas e o reconhecimento das particularidades dos territórios fronteiriços (Brasil, 2024; Brasil, 2026b).

Para fins deste diagnóstico, distingue-se a linha de fronteira, que materializa o limite internacional; a faixa de fronteira, definida legalmente no Brasil como a faixa interna de 150 km paralela à linha divisória terrestre; e a zona de fronteira, compreendida como o espaço de relações e interações econômicas, sociais, culturais e institucionais que se estabelecem em torno desse limite (Cardoso; Moura, 2017). Essa distinção é importante porque a participação nas dinâmicas fronteiriças não depende exclusivamente da localização imediata junto à linha internacional: municípios mais afastados podem exercer funções relevantes de recepção, apoio, distribuição e conexão dos fluxos.

Nesse sentido, os municípios selecionados são analisados a partir de duas dimensões complementares. A primeira considera sua função territorial na rede turística fronteiriça; a segunda, sua relação com a condição de fronteira e com as práticas turísticas.

Na primeira dimensão, os municípios são analisados segundo as funções nodais que exercem, efetiva ou potencialmente, na rede regional de turismo no contexto fronteiriço. As redes são entendidas como conjuntos de localizações interconectadas por vias, fluxos ou relações territoriais (Corrêa, 2012). Aplicada ao turismo, essa abordagem permite examinar nós ou polos, as ligações e os fluxos que estruturam a atividade em suas dimensões espacial, temporal e organizacional (Rodrigues; Souza; Elesbão, 2014). A identificação das funções considera a infraestrutura e os serviços turísticos, as vias de circulação, a distribuição espacial dos atrativos, a mobilidade e a centralidade dos fluxos turísticos (Costa, 2025). Considera também a capacidade de determinados municípios

de atrair, gerir e dispersar visitantes para outras localidades da região (Sousa; Silva, 2025).

Para fins deste diagnóstico, essas funções são organizadas em três perfis analíticos combináveis:

- Nós de contato transfronteiriço, associados às interações cotidianas e à contiguidade ou proximidade direta com o território de outro país;
- Portais de travessia e articulação regional, estruturados por pontes, aduanas, portos, rodovias e demais infraestruturas que conectam diferentes territórios e sustentam a circulação entre eles;
- Polos de recepção e distribuição turística, que concentram atrativos, equipamentos, serviços e acessos, bem como possuem capacidade de receber visitantes e redistribuir os fluxos para outros municípios e atrativos.

Essa classificação constitui uma síntese operacional elaborada para a comparação dos municípios selecionados, e não uma tipologia previamente estabelecida pela literatura. Os perfis não são mutuamente excludentes: um mesmo município pode desempenhar mais de uma função, conforme sua posição na rede e as características dos fluxos. A análise deverá, portanto, identificar o perfil predominante e os perfis complementares de cada município, distinguindo as funções atualmente exercidas daquelas ainda emergentes ou potenciais.

Assim, a localização junto à linha internacional não implica, necessariamente, maior capacidade de integração turística; da mesma forma, municípios mais distantes podem exercer papel estratégico na recepção, no apoio e na distribuição regional dos fluxos, desde que essa função seja demonstrada por evidências de conectividade, centralidade, oferta de serviços e circulação de visitantes.

A segunda dimensão considera a relação entre turismo e fronteira, distinguindo três situações analíticas retomadas do Produto 02, em diálogo com Paixão (2006) e Sohn (2014): turismo pela fronteira, quando a fronteira funciona principalmente como passagem ou acesso a outro destino; turismo na fronteira, quando a proximidade internacional influencia as práticas turísticas, embora não constitua necessariamente o principal

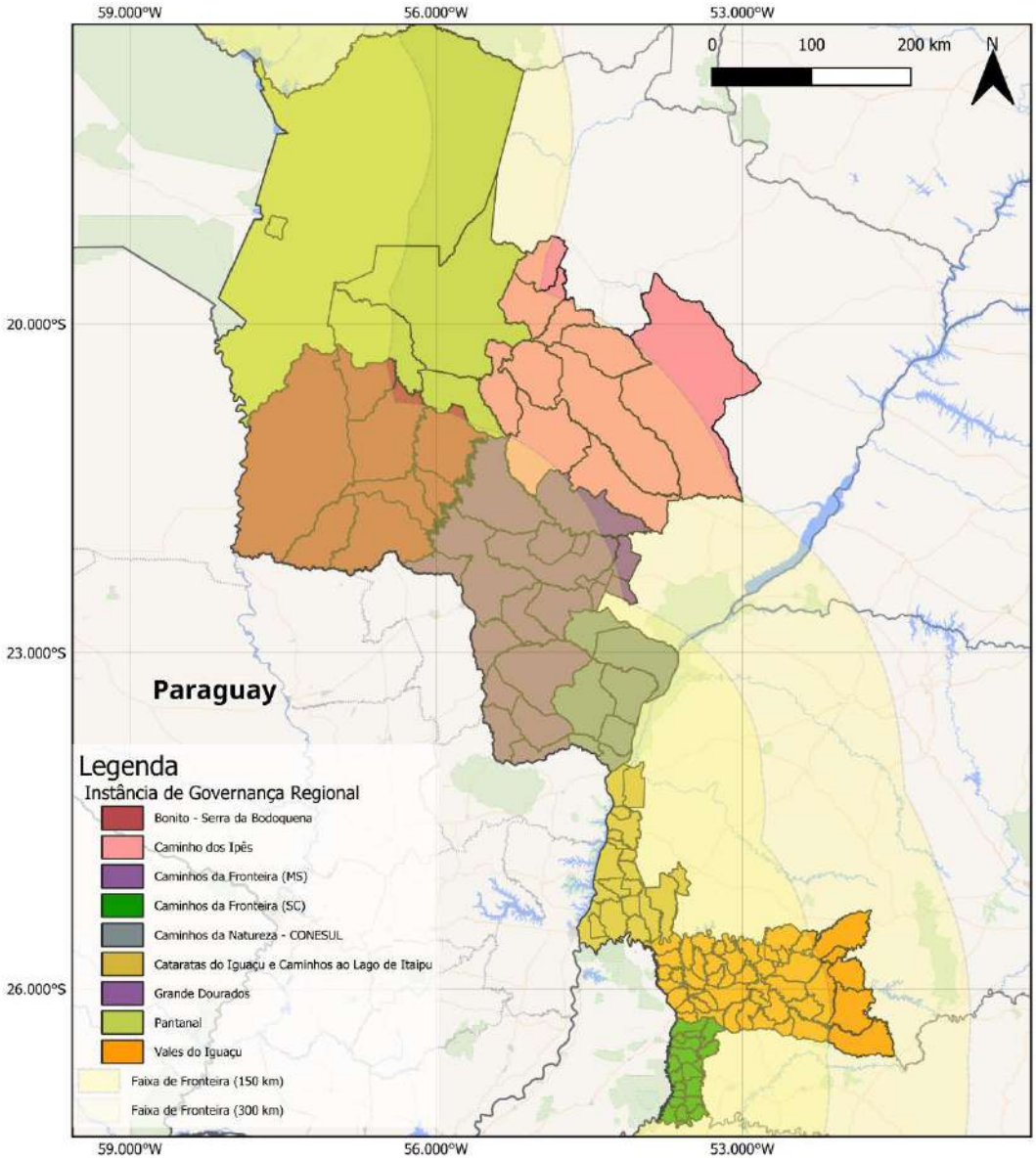
elemento de atração; e turismo de fronteira, quando a própria condição fronteiriça — incluindo travessias, paisagens, identidades, intercâmbios, diferenças e relações entre países — integra a motivação, o produto ou a experiência turística.

A articulação dessas duas dimensões permite reconhecer que os municípios ocupam posições distintas e complementares em uma rede turística transfronteiriça. Alguns concentram atrativos e experiências; outros funcionam como portas de entrada e travessia; e outros atuam como centros de serviços, apoio, conexão e distribuição. Essa configuração também pode se modificar em função de novos investimentos, alterações nos fluxos, mudanças regulatórias, melhorias de infraestrutura e fortalecimento da cooperação entre os territórios.

Para a análise espacial, considera-se ainda uma área de articulação turística estendida de até 300 km, utilizada como recorte analítico para incorporar polos regionais que, embora estejam além da faixa legal de 150 km, apresentam relevância para os fluxos e para a estruturação turística fronteiriça. Essa delimitação não corresponde à faixa de fronteira legal e sua inclusão é condicionada à existência de relações funcionais, especialmente em termos de conectividade, centralidade, infraestrutura, serviços e participação na distribuição dos fluxos.

Dessa forma, o modelo adotado permite representar a heterogeneidade territorial por meio da articulação entre posição fronteiriça, função na rede, relação com o turismo e capacidade de conexão e distribuição de fluxos. Esses elementos fundamentam a classificação dos municípios e a elaboração do Mapa das Tipologias de Fronteira e Bacias de Regionalização Turística (Mapa 1), que será utilizado como referência para a leitura integrada da infraestrutura, mobilidade e conectividade apresentada nos capítulos seguintes.

Mapa 1 - Regionalização Turística da Fronteira



Nota: elaborado por Itaipu Parquetec com base em IBGE (2024b), SETU (2026) e SETESC (2026).

1.5. Estrutura do relatório

O documento está organizado de modo a acompanhar o percurso analítico do diagnóstico. O Capítulo 2 apresenta a metodologia, as fontes de informação, os procedimentos de análise territorial e os instrumentos utilizados nas etapas documental, espacial e de campo. Vale ressaltar que notas técnicas mais específicas de detalhamentos

metodológicos ou complementares às análises se encontram nos apêndices, ao final do documento. O Capítulo 3 identifica o diagnóstico regional de infraestrutura, mobilidade e conectividade turística dos municípios selecionados e debate sobre como o turista chega aos territórios fronteiriços, como o turista se desloca pela faixa de fronteira e quais mudanças futuras de investimentos podem influenciar o turismo nessa região através de uma pesquisa de gabinete atendendo à Atividade 4.1 do edital.

O Capítulo 4 identifica e debate aspectos do diagnóstico técnico em campo avaliando a qualidade da infraestrutura por meio de visita técnica de campo atendendo à Atividade 4.2 deste edital. Esse capítulo é subdividido com relatório técnico dos 12 municípios individuais e uma análise regional da faixa de fronteira estudada.

O Capítulo 5 consolida e identifica algumas potencialidades dos territórios fronteiriços analisados para todo o edital considerando este produto e produtos anteriores deste edital. O Capítulo 6 integra diretrizes e proposições para qualificação da infraestrutura, mobilidade e conectividade turística no sentido de considerações finais deste produto de diagnóstico de fronteira. O Capítulo 7, por fim, organiza as diretrizes em frentes de atuação, indicando as situações em que sua aplicação se mostra pertinente, as ações estratégicas propostas, a escala predominante em que as respostas precisam ser construídas, os atores a articular e o horizonte de implementação.

2. METODOLOGIA E ECOSSISTEMA TÉCNICO COMPUTACIONAL

2.1. Abordagem metodológica e desenho da pesquisa

O Produto 04 foi desenvolvido a partir de uma abordagem descritiva, exploratória e aplicada, orientada à produção de evidências para o diagnóstico e o planejamento da infraestrutura, mobilidade e conectividade turística nas regiões de fronteira do Paraná e do Mato Grosso do Sul. A investigação combinou procedimentos quantitativos e qualitativos, articulando levantamento documental e estatístico, análise espacial e georreferenciada, análise de conteúdos digitais, entrevistas com gestores públicos, diagnóstico técnico *in loco* e registros de campo por meio de questionário semiestruturado.

O desenho metodológico foi organizado de forma sequencial e integrada. Inicialmente, realizou-se o levantamento e a sistematização de dados secundários sobre as condições atuais e futuras de infraestrutura, mobilidade e conectividade. Em seguida, esses dados foram espacializados e cruzados com informações sobre fluxos, atrativos, equipamentos turísticos e pontos de interesse transfronteiriço, permitindo identificar áreas de concentração e fricção da atividade turística. Essa etapa subsidiou a definição dos pontos a serem observados em campo, complementada por levantamento de conteúdos digitais sobre os principais locais de interesse e circulação turística. Posteriormente, foram realizadas entrevistas com representantes municipais (APÊNDICE A) e visitas técnicas para verificar, validar e aprofundar as evidências obtidas nas etapas anteriores. As questões norteadoras das entrevistas a esses representantes se encontram no Apêndice B.

A investigação foi, portanto, estruturada em cinco movimentos analíticos complementares: (i) levantamento e análise de dados secundários; (ii) espacialização e cruzamento das informações[1]; (iii) definição dos pontos de aferição; (iv) validação e complementação das informações por gestores e trabalho de campo; e (v) triangulação e síntese dos resultados. Os resultados foram analisados por duas abordagens: primeira individual por município e segunda em um aspecto regional de toda a faixa de fronteira terrestre, para debater a chegada do turista para a FFT e para cada município específico; e discutir o deslocamento do turista na FFT no aspecto local e regional.

A triangulação ocorreu tanto entre fontes quanto entre métodos, mediante o confronto entre bases oficiais, dados de tráfego, informações geoespaciais, conteúdos digitais, entrevistas, observações técnicas e registros de campo. Esse procedimento permitiu identificar convergências, complementaridades, divergências e lacunas, conferindo maior consistência ao diagnóstico (Santos et al., 2020).

[1] Todos os códigos de script para a elaboração deste trabalho e análise dos dados de campo podem ser visualizados na plataforma de dados abertos disponível em:

A análise por municípios aplica essa abordagem a cada um dos 12 municípios, com a mesma sequência de questões: o perfil do município, a chegada ao município, a ligação com os demais municípios analisados, o deslocamento interno, a posição no contexto regional, os gargalos e potenciais e as obras e intervenções previstas. A aplicação dos mesmos critérios permite comparar as condições observadas entre os municípios e relacioná-las ao diagnóstico regional. Nessa escala, a análise utiliza quatro unidades: o município, unidade de síntese dos indicadores; o ponto aferido, cada local avaliado em campo por meio de formulário específico; a ligação, par formado pelo município e por outro destino, para o qual são calculados o tempo de viagem por estrada e a oferta de transporte coletivo; e o trajeto, rota modelada entre um atrativo ou acesso e o centro da oferta turística do município.

2.2. Levantamento e análise de dados secundários

A primeira etapa consistiu no levantamento de dados secundários necessários à caracterização da infraestrutura, mobilidade e conectividade turística atual e projetada nos municípios e corredores analisados. Foram priorizadas fontes oficiais e bases reconhecidas, complementadas por portais oficiais da Prefeitura Municipal de cada município em estudo ou por bases especializadas quando necessárias à análise de fluxos e condições operacionais da rede.

Para a infraestrutura de transporte e acessibilidade territorial, foram levantadas informações sobre rodovias, aeroportos, terminais rodoviários, estruturas náuticas, pontes, travessias internacionais e demais equipamentos de circulação e apoio ao turismo. Para a mobilidade, buscou-se compreender como se dá o deslocamento dos turistas a partir da infraestrutura levantada, considerando os modais efetivamente utilizados, os padrões de fluxo e os tempos de percurso. A conectividade foi analisada tanto em sua dimensão territorial e multimodal quanto em sua dimensão digital, considerando informações sobre redes de comunicação e condições de acesso a serviços digitais relevantes à experiência do visitante.

Entre as principais fontes utilizadas estiveram bases e documentos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), do Ministério do Turismo, do Ministério dos Transportes, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), da Agência Nacional de Telecomunicações (ANATEL) e da Receita Federal, além de órgãos estaduais de infraestrutura e transporte, como o Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná (DER-PR), administrações aeroportuárias e demais órgãos públicos responsáveis pela gestão dos equipamentos e redes analisados. Complementarmente, foram utilizados o OpenStreetMap e a TomTom, para informações sobre a rede viária e as condições operacionais de tráfego, e plataformas de venda de passagens e de transporte por aplicativo, para a oferta de serviços. Nas análises por município, as fontes de consulta contínua foram registradas com a data da consulta, uma vez que seu conteúdo varia ao longo do tempo. A oferta de viagens de ônibus foi levantada na listagem pública da plataforma ClickBus em 24 de setembro de 2026, para partidas em 30 de setembro e em 3 de outubro de 2026, e as linhas intermunicipais homologadas do Paraná, no cadastro do DER-PR, na mesma data (DER-PR, 2026). A categoria dos municípios foi consultada na edição vigente do Mapa do Turismo Brasileiro em 30 de setembro de 2026 (MTur, 2026), e as cidades atendidas pelas plataformas 99 e Uber, em 29 de setembro de 2026 (99 Tecnologia, 2026; Uber, 2026). Quando uma informação não consta de determinada fonte, a ausência é registrada como ausência naquela fonte, e não como inexistência no território. Por essa razão, as ligações de ônibus sem oferta na plataforma de venda foram confrontadas com o cadastro do regulador estadual, quando disponível.

A análise da infraestrutura futura foi realizada também a partir de dados secundários, mediante levantamento de obras, projetos, concessões e investimentos previstos ou em execução, com atenção especial ao Novo PAC, às Rotas de Integração Sul-Americana, aos programas de concessões e a outras intervenções identificadas nas bases e documentos institucionais consultados.

Quando informações relevantes não estavam disponíveis nas bases documentais, nos portais institucionais ou em outras fontes secundárias consultadas, seja pela inexistência de registros públicos, seja pela indisponibilidade temporária de determinados conteúdos durante o período de defeso eleitoral, foram realizadas consultas diretas aos representantes dos municípios. Complementarmente, foram realizadas entrevistas com gestores públicos municipais, em sua maioria Secretários de Turismo, Desenvolvimento Econômico, Planejamento e urbanismo ou áreas correlatas, com o objetivo de levantar, atualizar e validar informações sobre as condições atuais e as perspectivas futuras de infraestrutura e mobilidade dos municípios. Esse procedimento foi particularmente importante para identificar obras, projetos, investimentos e intervenções planejadas ou em desenvolvimento que ainda não estavam formalmente divulgados, publicados nos portais institucionais ou disponíveis para consulta nas bases secundárias. As entrevistas também contribuíram para complementar informações sobre articulações institucionais, prioridades municipais e condições locais que não puderam ser suficientemente caracterizadas a partir da documentação disponível.

2.3. Análise espacial para definição dos pontos de aferição

Após o levantamento secundário, as informações foram organizadas e espacializadas em ambiente de Sistemas de Informação Geográfica (SIG), utilizando QGIS, Python e bibliotecas de geoprocessamento, com o objetivo de analisar a relação entre infraestrutura, fluxos de circulação e oferta turística.

Foram sobrepostos dados referentes à rede viária, aeroportos, terminais, travessias internacionais, atrativos turísticos, empreendimentos e serviços turísticos, fluxos de pessoas e trajetórias de deslocamento, permitindo identificar áreas de maior concentração e sobreposição, corredores de circulação e pontos de conexão da rede.

Para a análise operacional dos deslocamentos, foram utilizados dados do OpenStreetMap e da TomTom, incluindo informações de trajetos, tempos de deslocamento e condições de tráfego. Esses dados foram processados por ferramentas computacionais

desenvolvidas no âmbito do projeto, permitindo comparar diferentes condições de circulação e identificar trechos sujeitos a maior atrito ou redução da acessibilidade territorial, detalhada a seguir.

Foram desenvolvidas para este estudo uma série de ferramentas computacionais dedicadas à coleta e processamento de grandes volumes de dados, à elaboração de cartografia temática, à modelagem matemática de redes de transporte e ao direcionamento técnico das vistorias *in loco.* As ferramentas desenvolvidas podem ser organizadas em seis grupos temáticos principais: i) ferramentas de delimitação territorial e detecção de portas de entrada; ii) ferramentas de monitoramento de tráfego em tempo real e fluidez viária; iii) ferramenta de mineração de dados de transporte rodoviário coletivo e terminais; iv) ferramentas de modelagem de acessibilidade e isócronas duais; v) sistemas de apoio à decisão para aferição de campo; e vi) ferramentas de mineração de dados da aviação comercial.

As ferramentas de delimitação territorial e detecção de portas de entrada executaram o corte espacial cruzando a malha rodoviária oficial (federal, estadual e vicinal) com o polígono constitucional da Faixa de Fronteira de 150 km do IBGE, aplicando algoritmos de agrupamento espacial para consolidar os entroncamentos e trevos em pontos nodais de transição. Os resultados dessa ferramenta ajudaram a catalogar as passagens viárias que conectam o território de interesse ao restante do país e aos países vizinhos. Estes resultados foram usados na subseção 3.1.1 principalmente.

As ferramentas de monitoramento de tráfego em tempo real e fluidez viária conectaram-se à telemetria de tráfego da TomTom para capturar amostras contínuas de velocidades médias praticadas por veículos em trechos de 5 km ao redor de cada porta de entrada, comparando-as com as contagens volumétricas oficiais do DNIT. Os resultados dessa ferramenta auxiliaram na quantificação da perda real de velocidade e na identificação de trechos de retenção provocados pelo tráfego de carretas pesadas e por travessias urbanas. Estes resultados foram usados nas subseções 3.1.4 a 3.1.6 e na subseção 3.2.2.

As ferramentas de mineração de dados de transporte rodoviário coletivo e terminais mapearam a localização das rodoviárias municipais a partir do OpenStreetMap e coletaram, via API da ClickBus, as rotas regulares com horários, empresas, tarifas e tempos de viagem. Os resultados dessa ferramenta ajudaram a entender a inserção urbana dos terminais, a calcular distâncias e a mensurar o custo da baldeação em municípios sem linhas interestaduais diretas. Estes resultados foram usados na subseção 3.1.9 principalmente.

Na definição dos pontos de circulação interna, a oferta de serviços turísticos foi representada pelos estabelecimentos ativos no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica cuja atividade principal pertence a 33 subclasses da Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE), nos segmentos de hospedagem, alimentação, agências e operadoras de turismo, locação de veículos e atividades culturais, esportivas e de lazer (Receita Federal, 2026). Em razão do custo do serviço de geocodificação, foi georreferenciada, a partir do endereço cadastral, uma amostra sistemática correspondente à metade dos registros, e foram mantidos apenas os estabelecimentos situados dentro do limite municipal (Google, 2026). Os destinos da modelagem foram 267 pontos, entre atrativos turísticos e acessos aos municípios, como rodovias, aeroportos e portos. Para cada um, foi traçada uma rota até um ponto de destino comum no município, situado na área de maior concentração dos estabelecimentos, com o serviço de roteamento da TomTom (TomTom, 2026). Das 267 rotas solicitadas, 250 retornaram traçado.

Os vértices das rotas foram agrupados pelo algoritmo DBSCAN, com raio de 100 metros (Ester et al., 1996), e foram mantidos até 100 agrupamentos de maior frequência em cada município. A frequência de cada agrupamento corresponde ao número de vértices de rota que ele reúne e indica os segmentos da malha em que os trajetos se sobrepõem. A escolha dos pontos combinou essa sobreposição com a avaliação técnica da equipe, que registrou a justificativa de cada ponto selecionado. Os pontos de chegada, como rodovias de acesso, terminais rodoviários, aeroportos e postos de fronteira, foram selecionados pelo tipo de infraestrutura, de modo a abranger as portas de entrada de cada município.

As ferramentas de modelagem de acessibilidade e isócronas[2] duais converteram a malha viária regional em grafos ponderados e aplicaram algoritmos de menor caminho para calcular as bacias de irradiação temporal de uma hora, duas horas, quatros horas e oito horas a partir de pontos de interesse, confrontando o cenário regulamentar do CTB com as velocidades reais de tráfego. Os resultados dessa ferramenta ajudaram a mensurar o alcance geográfico do visitante a partir de pontos importantes para o estudo. Estes resultados foram usados principalmente nas subseções 3.1.7, 3.1.8 e 3.1.10.

Os sistemas de apoio à decisão para aferição de campo integraram uma aplicação interativa que sobrepôs as manchas de densidade das rotas modeladas com a API [3] da TomTom, os trechos de maior sobreposição de rotas, o centroide geométrico dos estabelecimentos com CNPJ turístico ativo e a localização dos atrativos do Produto 3. Os resultados dessa ferramenta ajudaram os especialistas a selecionar e justificar tecnicamente os pontos de estrangulamento viário e conflito urbano mais críticos para direcionar as vistorias *in loco.* Estes resultados foram utilizados no planejamento e execução da Atividade 4.2 e na estruturação das quatro camadas vetoriais carregadas no QGIS para as equipes de campo principalmente.

As ferramentas de mineração de dados da aviação comercial processaram os registros de voos regulares do sistema SIROS da ANAC para calcular passageiros transportados, taxas de ocupação das aeronaves e arcos geodésicos de voo. Os resultados dessa ferramenta ajudaram a caracterizar a dependência regional em relação aos grandes centros emissores. Estes resultados foram usados na subseção 3.1.10.

[2] Refere-se a uma linha ou um polígono que conecta todos os pontos ou destinos em um mapa que podem ser alcançados dentro de um período de tempo fixo a partir de uma origem central. Isócronas são usadas em aplicações como serviços de emergência para mapear tempos de resposta, navegação de rotas, planejamento

urbano e logística. Disponível em: < https://support.esri.com/pt-br/gis-dictionary/isochrone>. Acesso em 03 set. 2026.

[3] As manchas densidade das rotas modeladas com a API ou manchas de calor de trânsito são geradas a partir de um coeficiente decrescente com relação ao aumento da velocidade relativa da via.

Optou-se pelo desenvolvimento próprio das ferramentas, de modo a garantir maior aderência de suas funcionalidades às necessidades específicas do projeto, bem como assegurar sua reutilização e adaptação em futuras aplicações e demandas semelhantes, constituindo um legado técnico para o projeto. As ferramentas foram desenvolvidas em linguagem Python, com as bibliotecas pandas, GeoPandas, Shapely, NetworkX, scikit-learn e SciPy, e estão reunidas em repositório de código, com os parâmetros adotados e as instruções de execução [endereço do repositório, a definir]. Os resultados das consultas a fontes de conteúdo variável foram armazenados na data da consulta, o que permite refazer as análises sobre o mesmo conjunto de dados.

Parte dos procedimentos não é reprodutível por meio computacional. As avaliações de campo registram as condições observadas no momento da visita, a escolha final dos pontos de aferição envolveu avaliação técnica da equipe, documentada com a justificativa de cada ponto, e a hierarquia dos atrativos resulta de levantamento qualitativo. Para esses procedimentos, o relatório documenta os instrumentos, os critérios e as decisões adotadas, o que permite replicá-los em outros municípios ou em nova edição do levantamento.

Após este processo, a análise espacial foi complementada por levantamento de conteúdos digitais, com abordagem de caráter netnográfico, realizado sobre conteúdos disponíveis em blogs, videoblogs e outras plataformas digitais. Essa etapa teve como finalidade identificar locais efetivamente apresentados e utilizados na experiência turística, bem como pontos de interesse, circulação e permanência que poderiam não estar suficientemente representados nas bases oficiais (Apêndice C).

O cruzamento dessas informações subsidiou a seleção dos pontos de aferição em campo, priorizando locais representativos das diferentes funções identificadas na rede: acessos aos municípios e atrativos, pontos de concentração de fluxos, equipamentos de transporte, estruturas de travessia internacional, Centros de Atendimento ao Turista e outros pontos considerados relevantes para a experiência de deslocamento.

Os mapas utilizados para a definição dos pontos de coleta encontram-se apresentados no Apêndice D. Os mapas de sobreposição dos trajetos e dos pontos aferidos nos 12 municípios integram as análises por município.

2.4. Validação qualitativa com gestores municipais

A análise documental e espacial foi complementada por entrevistas semiestruturadas com representantes do poder público municipal, realizadas durante as etapas de levantamento e trabalho de campo.

As entrevistas tiveram duas funções principais: validar informações obtidas nas fontes secundárias e complementar lacunas documentais, especialmente em relação a obras e investimentos futuros, projetos de infraestrutura, condições de mobilidade, conectividade, articulação institucional e iniciativas relacionadas ao turismo fronteiriço.

Esse procedimento foi particularmente importante nos casos em que informações não estavam disponíveis nos documentos citados como referência no edital, entre outros, ou nos portais institucionais quando estes apresentavam defasagem ou não puderam ser localizadas nas bases consultadas, inclusive em função das restrições decorrentes do período de defeso eleitoral. As informações fornecidas pelos gestores foram confrontadas com as demais evidências disponíveis e utilizadas como fonte complementar do diagnóstico, e não de forma isolada.

2.5. Metodologia do Diagnóstico em Campo e Formulários

A etapa de diagnóstico técnico em campo (Atividade 4.2) teve por objetivo inspecionar diretamente as condições físicas, operacionais e de acessibilidade dos equipamentos públicos e corredores de transporte nos 12 municípios selecionados, confrontando as informações documentais com a realidade observada *in loco*.

Para assegurar uma avaliação técnica interdisciplinar, as equipes de campo foram compostas de forma paritária por profissionais com formação em Turismo e em Arquitetura e Urbanismo. Os trabalhos de campo foram organizados em três expedições técnicas realizadas entre julho e agosto de 2026: a visita piloto em Foz do Iguaçu (23 e

30 de julho de 2026); Etapa 1, abrangendo Medianeira, Capanema, Barracão, Dionísio Cerqueira, Guaíra e Mundo Novo, de 03 a 07 de agosto; e Etapa 2, percorrendo Campo Grande, Ponta Porã, Porto Murtinho, Bonito e Corumbá, de 10 a 14 de agosto de 2026.

A coleta de dados estruturou-se na aplicação de quatro modelos de formulários padronizados (Apêndice E) - Formulário Geral de Ponto Turístico/CAT, Formulário de Terminal Rodoviário, Formulário de Terminal Aeroportuário e Formulário de Aduana/Travessia Internacional, conforme Figura 1.

Figura 1 - Quadro de formulários aplicados na visita de campo

Ícone	Tipo de formulário	Explicação	Quantitativo
	Geral (vias internas)	Geral para aplicação nos pontos de aferição internamente como: as vias de acesso e de circulação nos centros urbanos dos destinos turísticos, além do espaço físico de localização de Centros de Atendimento ao Turista (CAT) quando existente;	34
	Geral (vias externas)	Geral para aplicação nos pontos de aferição externos ao perímetro urbano, como as vias de acesso ao município, acesso aos atrativos e às rotas rurais;	30
	Terminal Rodoviário	Terminal rodoviário: infraestrutura turística de apoio e portão de entrada de visitantes e turistas principal na região fronteiriça;	12
	Terminal Aeroportuário	Terminal aeroportuário: infraestrutura turística de apoio e portão de entrada de visitantes e turistas quando existente;	7
	Aduanas e regiões alfandegárias	Aduanas e região alfandegária externa: infraestrutura de comércio exterior, logística e segurança nacional e o ponto de mobilidade e conectividade com os países vizinhos no caso da faixa de fronteira terrestre.	8
	TOTAL	**Quantidade total de formulários aplicados**	**91**

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Os formulários foram preenchidos em dispositivo móvel, em plataforma de formulários eletrônicos (Jotform), e os registros foram exportados em 4 de setembro de 2026. Cada registro foi vinculado ao respectivo ponto pelo tipo de formulário e pela correspondência entre os nomes registrados em campo e os da relação de pontos, e cada ponto foi atribuído ao município pela sua localização sobre a malha municipal do IBGE. Ao todo, 88 pontos receberam ficha de avaliação: 34 vias de chegada, 28 pontos de circulação interna, 12 terminais rodoviários, seis aeroportos e oito postos de fronteira. O aeródromo de Porto Murtinho, previsto entre os pontos, não recebeu ficha, e 15 pontos do planejamento não foram levantados em campo.

As aferições em campo consideraram cinco dimensões estruturantes de qualidade da infraestrutura e dos serviços relacionados à circulação turística:

1. Condições de pavimentação, traçado e drenagem das vias de acesso e acostamentos;
2. Sinalização turística e orientação ao visitante, aferida segundo os padrões cromáticos e pictogramas do Guia Brasileiro de Sinalização Turística do Ministério do Turismo;
3. Condições de acessibilidade;
4. Estado de conservação, higiene, conforto e dimensionamento dos terminais de passageiros e sanitários públicos;
5. Serviços de apoio ao visitante, conectividade Wi-Fi e disponibilidade de postos de atendimento ao turista (CATs).

Os dados obtidos foram sistematizados conforme a natureza das variáveis avaliadas. Para a comparação entre pontos, os itens avaliados em escala de 1 a 5 foram agrupados, conforme o conteúdo de cada enunciado, nas dimensões conservação, limpeza, vegetação, iluminação, conforto, segurança, acessibilidade, sinalização, informação e filas, e o resultado de cada ponto em cada dimensão corresponde à média simples dos itens correspondentes. Em dois itens do formulário de terminal rodoviário, a extensão das filas e a sensação de segurança, a escala original atribui o valor mais alto à pior condição; nesses casos, a nota foi convertida pela diferença em relação a seis, de modo que valores maiores correspondem sempre a melhores condições. Os itens de presença ou ausência foram organizados em quadros por ponto, e o item que o formulário de determinado ponto não contempla é indicado como não avaliado, e não como ausente.

De forma complementar, foram aplicados formulários qualitativos individuais de percepção da jornada aos técnicos participantes, registrando aspectos da paisagem, da fadiga do deslocamento, da sensação de segurança viária e das facilidades ou barreiras encontradas durante os trajetos terrestres e fluviais. Os dados tabulados serviram de base para as figuras de avaliação por ponto, na escala de 1 a 5, as figuras de presença

de itens, os mapas dos pontos aferidos e os quadros por ponto das análises por município, e os registros com câmera e drone ilustram essas análises.

2.6. Procedimentos das análises por município

As análises por município reúnem, para cada um dos 12 municípios, os resultados das etapas anteriores e indicadores calculados especificamente para essa escala. Uma síntese dos principais dados utilizados para as análises consta no Quadro 1.

Quadro 1 - Bases das análises por município, referência temporal e uso

Base	Fonte	Referência temporal e coleta	Uso na análise
Censo Demográfico 2022 (tabelas 4709, 4714 e 9923, via SIDRA)	IBGE	2022; coleta em 22/09/2026	População, área e grau de urbanização
Divisão regional do Brasil	IBGE	2017	Regiões geográficas imediatas e intermediárias
Malha municipal	IBGE	2025	Atribuição dos pontos; medidas de distância e de área
Mapa do Turismo Brasileiro	Ministério do Turismo	Edição 2026; consulta em 30/09/2026	Categoria e região turística
RAIS, Atividades Características do Turismo	Ministério do Turismo	2025; coleta em 22/09/2026	Vínculos formais no turismo
CADASTUR, meios de hospedagem e agências de turismo	Ministério do Turismo	1º trimestre de 2022; coleta em 22/09/2026	Meios de hospedagem e agências de turismo cadastrados
Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica	Receita Federal	Estabelecimentos ativos, 2026	Oferta de serviços turísticos
Geocodificação de endereços	Google	Julho de 2026	Localização dos estabelecimentos (amostra)
Atrativos e acessos	Equipe do projeto (Produto 3)	2026	Destinos da modelagem dos trajetos
Rotas sobre a malha viária	TomTom	Julho de 2026	Trajetos e sobreposição
Sistema Nacional de Viação	DNIT	Versão 202607A	Rodovias federais

Malha rodoviária estadual (CIDE)	DNIT	2021	Rodovias estaduais
Plano Nacional de Contagem de Tráfego	DNIT	2025	Volume médio diário
OpenStreetMap	OpenStreetMap Foundation	Setembro de 2026	Malha para os tempos de viagem; tipo de passagem de fronteira
Bilhetes de passagem (Monitriip)	ANTT	2025	Passagens interestaduais
Oferta de viagens de ônibus	ClickBus	Consulta automatizada à listagem pública em 24/09/2026, para 30/09 e 03/10/2026	Ligações, duração, preço e frequência
Linhas, itinerários e tarifas homologadas	DER-PR	Consulta em 24/09/2026	Conferência das ligações no Paraná
Dados estatísticos do transporte aéreo	ANAC	2025	Rotas aéreas e passageiros
Portos, travessias e vias navegáveis	ANTAQ	2026	Infraestrutura hidroviária
Índice Brasileiro de Conectividade	ANATEL	Edição 2025	Conectividade digital
Cidades atendidas	99 e Uber	Consulta em 29/09/2026	Transporte por aplicativo
Panorama de investimentos (Apêndice F)	Itaipu Parquetec	Abril a agosto de 2026	Obras e intervenções previstas
Fichas de campo	Itaipu Parquetec	Julho e agosto de 2026; exportação em 04/09/2026	Avaliação dos pontos
PIB dos Municípios	IBGE	2023 (tabela 5938, via SIDRA)	PIB per capita (figuras de posição)

Faixa de fronteira (150 km)	IBGE	2024	Recorte da faixa nos mapas de localização

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Nota: os volumes do Plano Nacional de Contagem de Tráfego são estimativas do volume médio diário anual (VMDa) por trecho do Sistema Nacional de Viação. Nos trechos classificados pelo DNIT como “Não Simulável”, caso dos analisados em Foz do Iguaçu, Capanema, Barracão, Ponta Porã e Corumbá, o DNIT recomenda uso restrito dos valores, que devem ser lidos como ordem de grandeza (DNIT, 2026a).

O perfil de cada município reúne a população, a área e o grau de urbanização do Censo Demográfico 2022, as regiões geográficas imediata e intermediária, os vínculos formais nas Atividades Características do Turismo registrados na RAIS de 2025 e os meios de hospedagem do CADASTUR, no recurso mais recente disponível nos dados abertos, referente ao primeiro trimestre de 2022. A categoria no Mapa do Turismo Brasileiro foi obtida na edição vigente (MTur, 2026), e não na categorização de 2019, cujas letras de A a E não têm correspondência direta com as categorias atuais.

Os tempos de viagem por estrada foram calculados pelo algoritmo de Dijkstra (Dijkstra, 1959) sobre a malha viária do OpenStreetMap (2026), com as vias das classes principais dos dois lados da fronteira. Cada percurso foi calculado duas vezes: com o limite de velocidade sinalizado e com velocidades de circulação estimadas por classe de via. O tempo é apresentado como faixa entre os dois resultados e não inclui paradas nem a espera nos postos de fronteira. A origem e o destino dos percursos entre municípios é o centro da oferta turística de cada um, definido como o ponto de destino comum das rotas modeladas na seleção dos pontos de aferição. Esse procedimento difere das isócronas regionais a partir dos aeroportos, que confrontam o cenário regulamentar com velocidades de tráfego observadas.

A demanda por transporte rodoviário interestadual foi estimada pela bilhetagem da ANTT de 2025, com a soma das passagens com origem ou destino no município (ANTT, 2025). A oferta de viagens foi levantada na plataforma ClickBus para os destinos com registro na ANTT, os corredores regionais, a capital do estado e os demais municípios do estudo, com o registro da existência de viagem direta ou com baldeação, da menor duração, do menor preço e do número de partidas no dia útil. A consulta foi feita

a partir de cada município, e a oferta encontrada pode diferir conforme o sentido da viagem. A duração da viagem de ônibus foi comparada à média da faixa de tempo de carro, e a razão entre as duas indica a diferença de tempo entre o transporte coletivo e o veículo próprio. As ligações do Paraná ausentes da plataforma foram conferidas no cadastro do DER-PR (DER-PR, 2026). No Mato Grosso do Sul, sem consulta pública equivalente, a ausência foi registrada como ausência na plataforma consultada.

No deslocamento interno, a concentração da oferta foi medida pela proporção de estabelecimentos georreferenciados situados a menos de cinco quilômetros, em linha reta, do centro da oferta. A distância de cada atrativo a esse centro foi medida pela rota modelada, ou em linha reta quando não houve rota, e o tempo foi estimado a 30 km/h. A sobreposição dos trajetos foi descrita pelo número de rotas que passam pelo agrupamento de maior frequência e pelo número de agrupamentos com frequência superior à média do município. Os totais de estabelecimentos referem-se à amostra georreferenciada, que corresponde à metade dos registros.

A conectividade digital foi analisada pelos indicadores do Índice Brasileiro de Conectividade (ANATEL, 2026), com o posicionamento de cada município entre os 12 e a mesma posição para os empates. Nos indicadores de competitividade, medidos pelo inverso do índice de Herfindahl-Hirschman, valores mais altos indicam mercados mais competitivos, e o indicador de fibra óptica corresponde à existência de rede de transporte em fibra no município. A oferta de transporte por aplicativo foi verificada nas listas de cidades atendidas pelas plataformas 99 e Uber (99 Tecnologia, 2026; Uber, 2026), complementadas pelo levantamento de aplicativos locais de mobilidade.

Os gargalos de cada município reúnem as limitações apontadas nas entrevistas com as gestões municipais e os itens não registrados em nenhum dos pontos de um mesmo grupo, de chegada ou de vias, o que caracteriza uma ausência comum ao município, e não a deficiência de um ponto isolado. Os potenciais partem dos segmentos turísticos identificados no Produto 3 e dos recursos existentes em cada município. As obras e intervenções previstas correspondem aos empreendimentos do panorama de

investimentos (Apêndice F), com as convenções da nota metodológica do Apêndice G, e as informações obtidas nas entrevistas são indicadas como informação verbal.

A passagem dos indicadores às afirmações das análises segue critérios fixos, como o limite de duas horas, aplicado ao maior valor da faixa de tempo, para identificar os municípios alcançáveis em viagem de ida e volta no mesmo dia, e a razão de 1,5 entre a duração da viagem de ônibus e a de carro, acima da qual se registra desvantagem do transporte coletivo. O conjunto de critérios consta do Apêndice H. As análises por município foram revisadas pela equipe técnica do projeto.

Os resultados apresentam limites associados às fontes e à modelagem. As avaliações de campo registram as condições do momento da visita, e a oferta de ônibus corresponde à disponibilidade na plataforma nas datas consultadas. Os tempos de viagem não incluem congestionamentos nem esperas nas fronteiras. A área de concentração da oferta, calculada pela envoltória convexa, é sensível a estabelecimentos isolados, e a frequência dos agrupamentos mede a densidade de vértices de rota, que tende a ser maior em trechos de geometria mais complexa. A distância aos atrativos de maior relevância foi apresentada apenas nos sete municípios com hierarquia de atrativos disponível na base utilizada.

2.7. Triangulação e síntese dos resultados

Por fim, os resultados das diferentes etapas foram integrados por meio de triangulação das evidências, articulando os dados secundários, a análise espacial, os conteúdos digitais, as entrevistas e as observações técnicas de campo.

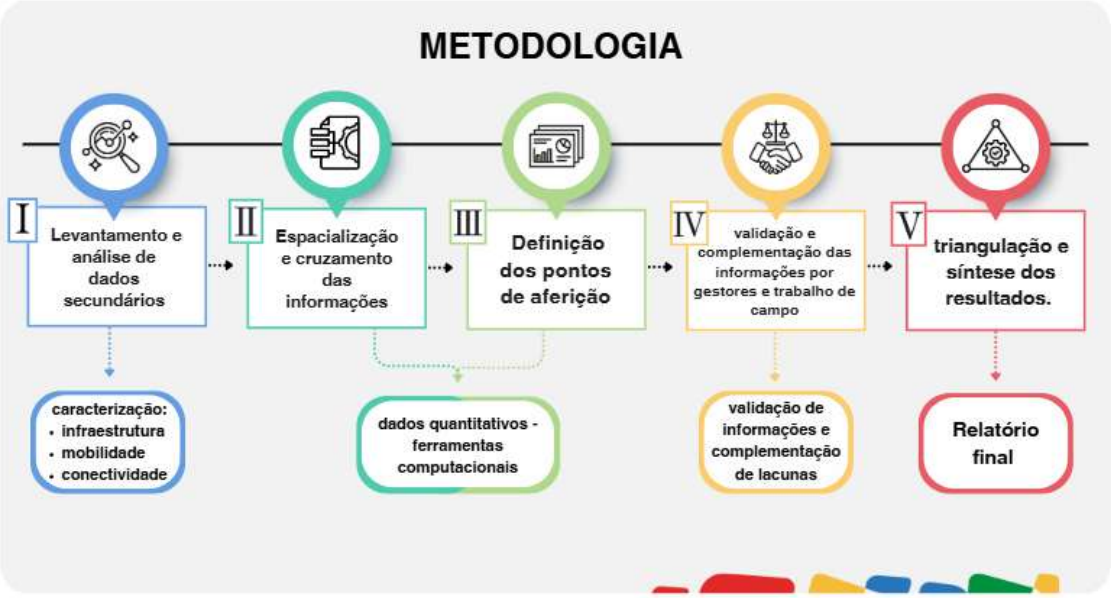
Essa integração permitiu confrontar o que as bases indicam, onde os problemas e fluxos estão espacialmente localizados, como os atores locais caracterizam essas condições e como elas se apresentam efetivamente no território. A partir desse cruzamento foram identificados os principais gargalos, descontinuidades, potencialidades e assimetrias relacionadas à infraestrutura, mobilidade e conectividade turística.

Os resultados constituíram a base para a elaboração do diagnóstico regional e das análises das localidades em estudo, bem como para a identificação de prioridades,

diretrizes e recomendações voltadas à qualificação dos acessos, à integração entre modais, à melhoria da experiência do visitante, à conectividade territorial e digital e ao fortalecimento da integração turística fronteiriça.

Em síntese, este produto se estrutura conforme Figura 2.

Figura 2 - Metodologia produto 4



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

3. DIAGNÓSTICO REGIONAL DA INFRAESTRUTURA, MOBILIDADE E CONECTIVIDADE TURÍSTICA (ATIVIDADE 4.1)

Este capítulo trata do diagnóstico da infraestrutura, da mobilidade e da conectividade turística na faixa de fronteira do Paraná e do Mato Grosso do Sul, articulando fontes secundárias de órgãos oficiais, dados de tráfego em tempo real e modelagem espacial. A análise se estrutura em três perguntas ordenadoras: Como se chega à região? Como se circula na região? Quais transformações estão previstas para a mobilidade na região?

Ao responder à primeira pergunta, a intenção é caracterizar as portas de entrada terrestres, a malha de terminais rodoviários, os aeroportos e rotas aéreas, as estruturas náuticas e a rede ferroviária. No caso da segunda pergunta, a intenção é examinar como

se circula internamente e onde o fluxo realmente acontece, avaliando os eixos de deslocamento, a sobreposição das trajetórias reais com os atrativos e estabelecimentos turísticos, as condições das travessias internacionais de fronteira e a maturidade dos serviços de conectividade digital urbana e rodoviária.

Para a terceira pergunta, o interesse é o que está mudando e quais transformações estão previstas para o território, sistematizando os investimentos estruturantes do Novo PAC, os programas de concessões rodoviárias e aeroportuárias e a implantação da Rota Bioceânica.

3.1. Como o turista chega aos territórios fronteiriços analisados?

Primeiramente, cabe estudar a logística de acesso ao território de estudo a partir da perspectiva do visitante externo. Antes que o visitante possa usufruir dos atrativos locais ele precisa transicionar entre estar fora e estar dentro da faixa de fronteira nos estados do MS e PR. Aqui as portas de entrada são os pontos de transição física e institucional onde as redes de transporte cruzam os limites da faixa de fronteira ou onde se processa o desembarque de passageiros de longa distância. Essa análise está organizada conforme os modais de transporte principais identificados na região: o acesso terrestre rodoviário, o acesso aeroviário, o acesso aquaviário e o ferroviário.

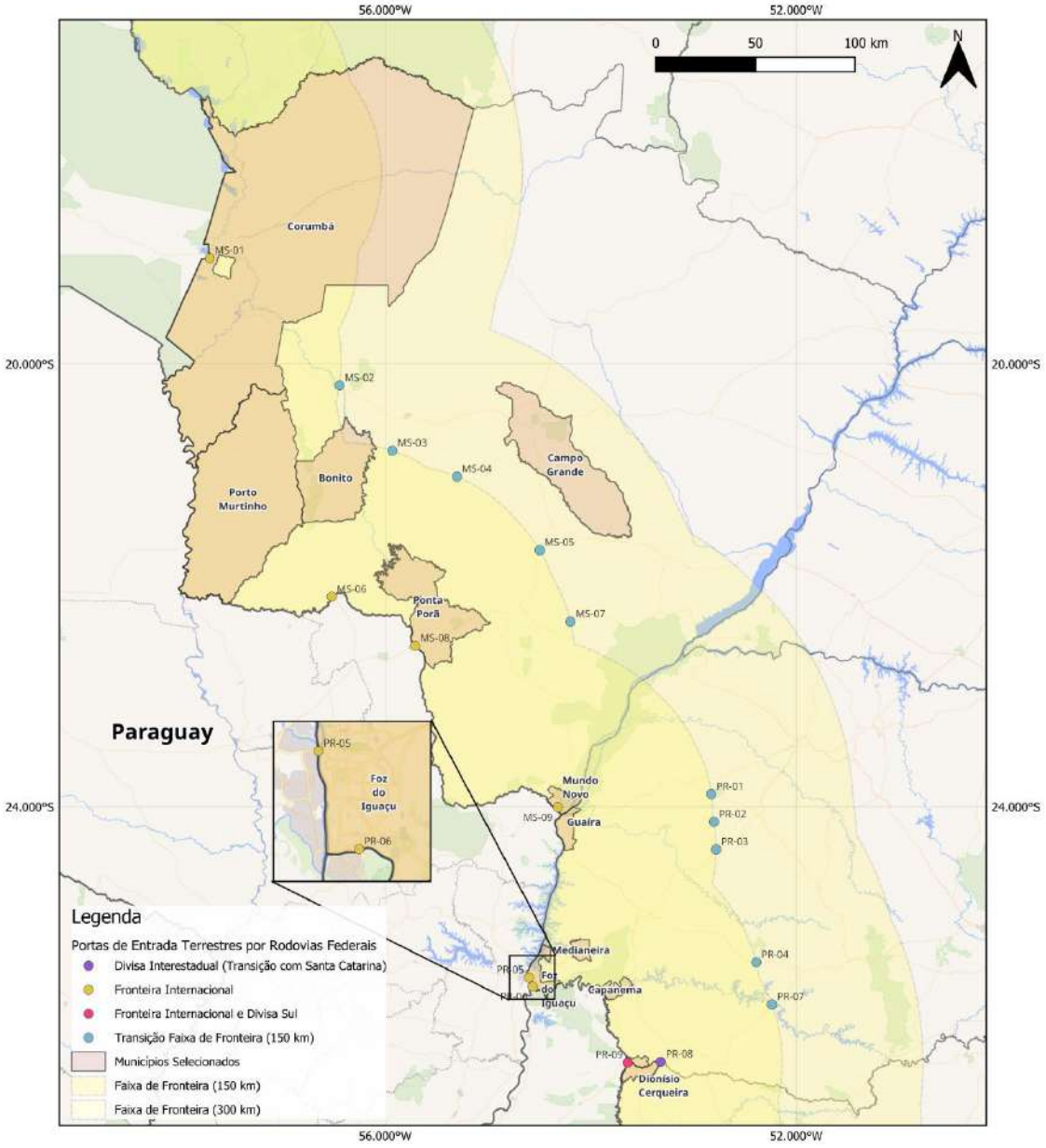
Essa análise está organizada nos quatro modais de transporte principais identificados na região

3.1.1. Pontos de acesso em vias federais

Para analisar a transição entre áreas situadas dentro e fora da faixa de fronteira, foram identificados, inicialmente, os pontos em que as rodovias federais existentes nas áreas de estudo cruzam os limites dessa faixa, sem considerar, neste primeiro momento, as fronteiras internacionais. A partir desse procedimento, foram constatadas 18 portas rodoviárias federais, sendo nove dessas no Paraná e nove no Mato Grosso do Sul. No

Paraná, três dessas portas correspondem também a conexões internacionais de fronteira: a BR-277 e a BR-469, em Foz do Iguaçu, e a BR-163, em Barracão. Em Foz do Iguaçu destaca-se a concentração de duas conexões troncais federais internacionais distintas: a BR-277, que estabelece a conexão (PR-05) com Ciudad del Este, no Paraguai, por meio da Ponte da Amizade, e a BR-469, que conecta o município a Puerto Iguazú (PR-06), na Argentina, por meio da Ponte Tancredo Neves (Mapa 2).

Mapa 2 - Portas de Entrada Terrestres por Rodovias Federais



Nota: elaborado por Itaipu Parquetec com base em Ministério dos Transportes (2026) e IBGE (2024b).

Ao sul da região do estudo, a BR-280/BR-373, na região de Marmeleiro/Renascença, também se configura como uma porta de transição (PR-08), embora esteja localizada dentro do limite de 150 km da faixa de fronteira. Nesse caso, sua caracterização como porta decorre do fato de estabelecer a conexão com o estado de Santa Catarina, que se encontra fora do recorte territorial definido para a pesquisa. As demais cinco portas identificadas no Paraná correspondem a transições para áreas situadas no próprio estado. Destas, três convergem para a região de Campo Mourão - BR-487 (Estrada Boiadeira), BR-272 e BR-369, enquanto as outras duas correspondem à BR-277, na região de Laranjeiras do Sul, e à BR-373, no cruzamento sobre o Rio Iguaçu, na região de Candói/Chopinzinho (Mapa 2).

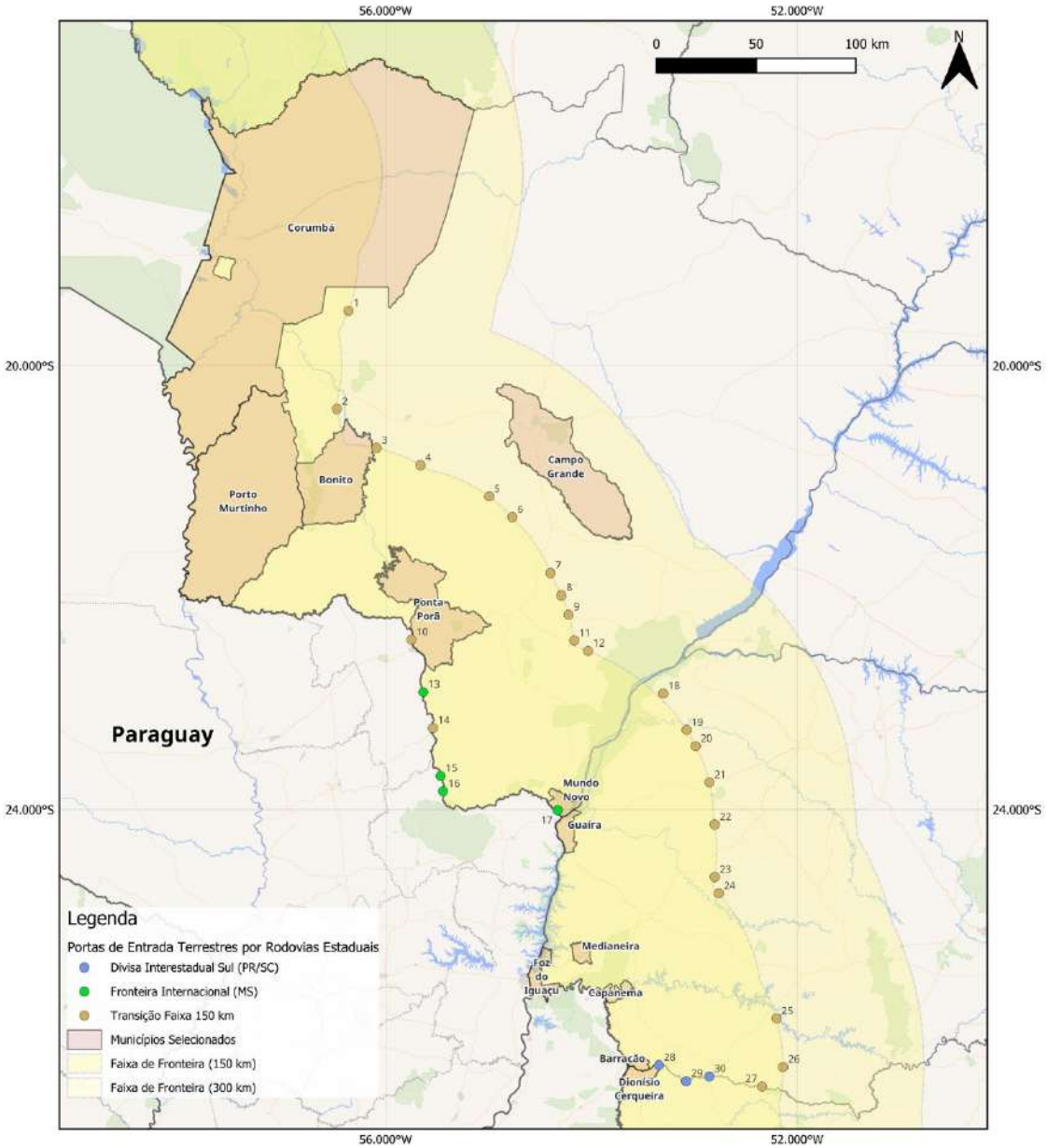
No Mato Grosso do Sul, das nove portas federais, quatro são de fronteiras internacionais: a BR-262 em Corumbá (MS-01), fronteira com a Bolívia, a BR-060 em Bela Vista (MS-06), fronteira com o Paraguai, a BR-463 em Ponta Porã (MS-08), também fronteira com o Paraguai e a BR-163 em Mundo Novo (MS-09), fronteira com o Paraguai/Salto del Guairá. As outras cinco portas no estado são de transição interna da faixa de 150 km: a BR-262 em Miranda (MS-02), a BR-419 em Anastácio (MS-03), a BR-060 em Nioaque (MS-04), a BR-163 / BR-267 em Rio Brilhante (MS-05) e a BR-376 entre Glória de Dourados e Deodápolis (MS-07) (Mapa 2).

3.1.2. Pontos de acesso em vias estaduais

Na sequência do levantamento dos acessos rodoviários às regiões em estudo, foram identificados os pontos em que as rodovias estaduais atravessam o limite da faixa de fronteira de 150 km, bem como aqueles que estabelecem conexões com outros estados e com países fronteiriços. O levantamento permitiu identificar 30 portas rodoviárias estaduais, sendo 13 no Paraná, sob a jurisdição do DER-PR e 17 no Mato Grosso do Sul da AGESUL. Esses acessos complementam a rede de portas rodoviárias federais anteriormente apresentada e permitem ampliar a compreensão de como o turista pode chegar à faixa de fronteira, acessar seus municípios e alcançar as áreas próximas à linha internacional.

No Paraná, três das 13 portas estaduais estão localizadas ao sul da região de interesse e correspondem a acessos interestaduais provenientes de Santa Catarina, por meio das quais ingressa na faixa de fronteira: a PR-182, em Salgado Filho (28), com conexão com Palma Sola/SC; a PR-180, entre Renascença e Marmeleiro (29), com conexão com Campo Erê/SC; e a PR-158, em Vitorino (30), com acesso a São Lourenço do Oeste/SC (Mapa 3).

Mapa 3 - Portas de Entrada Terrestres por Rodovias Estaduais



Nota: elaborado por Itaipu Parquetec com base em Ministério dos Transportes (2026) e IBGE (2024b).

As outras dez portas estaduais paranaenses correspondem a pontos de transição entre as áreas situadas fora e dentro da faixa de fronteira no próprio estado. No Norte, encontra-se a PR-218, em Santa Cruz do Monte Castelo (18), com acesso a Loanda, Querência do Norte e Porto Rico. No Noroeste, estão a PR-576/PR-482, em Tapira (19), a PR-082, em Nova Olímpia (20), e a PR-479 (21), associada ao corredor da PR-323, em Tuneiras do Oeste. Na porção centro-ocidental, foram identificadas a PR-468 (22), em Janiópolis/Boa Esperança, e as PR-239 e PR-364, na região de Campina da Lagoa e Altamira do Paraná (23 e 24). Na porção Centro-sul/Sudoeste, foram levantadas a PR-459 (25), no cruzamento do Rio Iguaçu entre Mangueirinha e Clevelândia, a PR-449 (26) entre Palmas e Clevelândia, e a PR-280 (27) no eixo Clevelândia–Palmas (Mapa 3).

Em Mato Grosso do Sul, foram identificadas 17 portas rodoviárias estaduais. Quatro constituem pontos de travessia e fronteira internacional direta com o Paraguai, estabelecidas por rodovias estaduais que alcançam a linha internacional ao longo do eixo da Rodovia Sul-Fronteira: a MS-165, em Coronel Sapucaia (13), com conexão a Capitán Bado; a MS-165/MS-295, em Paranhos (15), com Ypejhú; a MS-165/MS-156 (16), em Sete Quedas, com Pindoty Porã; e a MS-299/MS-386 (17), em Japorã/Mundo Novo (Mapa 3).

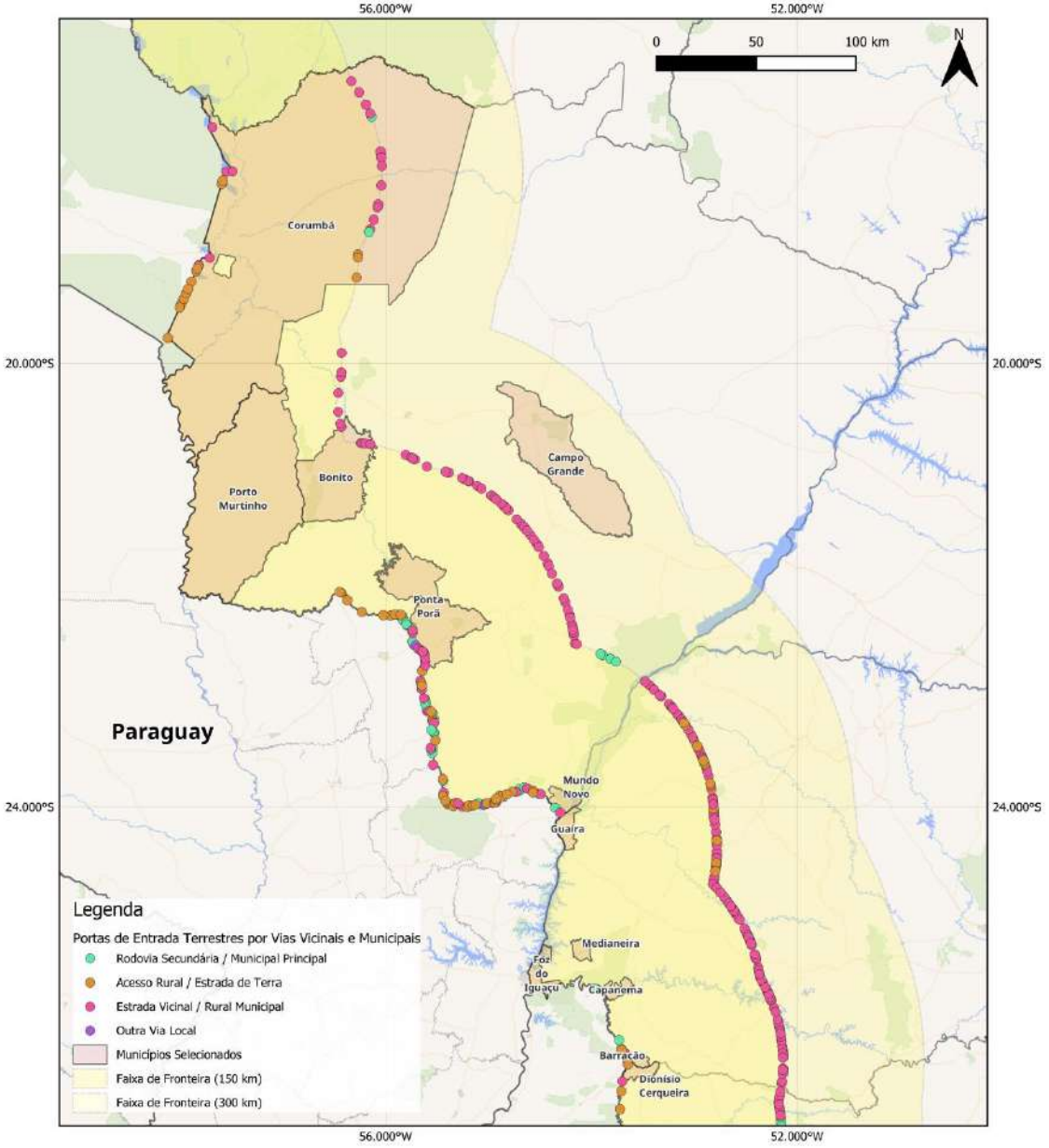
As 13 portas estaduais restantes no Mato Grosso do Sul correspondem a acessos e transições internas dentro do próprio estado, conectando áreas externas à faixa de fronteira aos municípios nela inseridos. Ao Norte e nas áreas do Pantanal e da Serra da Bodoquena, estão a MS-337 (1) e a MS-339 (2), entre Bodoquena e Miranda; a MS-345 (3), correspondente à Estrada Ecológica do 21, entre Anastácio e Bonito; e a MS-347 (4), entre Dois Irmãos do Buriti e Nioaque. Na área central, foram identificadas a MS-162 (5), entre Sidrolândia e Maracaju, e as MS-455 (6) e MS-465 (7), na região de Rio Brilhante. Na porção leste e no Vale do Ivinhema, encontram-se a MS-274 (8) e a MS-276 (9), na região de Deodápolis, e a MS-475 (11) e a MS-141 (12), no eixo Ivinhema/Novo Horizonte do Sul, em direção a Naviraí. Por fim, nos corredores de acesso ao Cone Sul e à linha internacional, estão a MS-164 (10), ao norte de Ponta Porã, proveniente de Maracaju, e a MS-289 (14), no eixo entre Amambai e Coronel Sapucaia (Mapa 3).

3.1.3. Pontos de acesso por vias vicinais

Para além das malhas estruturantes federais e estaduais, a dinâmica territorial da região revela uma vasta capilaridade de vias municipais, estradas vicinais de terra e conexões urbanas locais que transpõem tanto o limite constitucional da faixa de fronteira (150 km) quanto a própria linha divisória internacional. A identificação dessas passagens complementares (mapeadas a partir de bases abertas e colaborativas como o OpenStreetMap) demonstra realidades espaciais distintas entre o Mato Grosso do Sul e o Paraná.

No Mato Grosso do Sul, predominam extensos trechos de fronteira seca e há presença marcante de cidades gêmeas (a exemplo de Ponta Porã - Pedro Juan Caballero, Coronel Sapucaia - Capitán Bado, Paranhos - Ypejhú, Sete Quedas - Pindoty Porã e Mundo Novo (Mapa 4).

Mapa 4 - Portas de Entrada Terrestres por Rodovias Vicinais



Nota: elaborado por Itaipu Parquetec com base em Ministério dos Transportes (2026), IBGE (2024b) e OpenStreetMap (2026).

No Paraná, as fronteiras internacionais com o Paraguai e a Argentina são quase integralmente fluviais delimitadas pelos rios Paraná, Iguaçu e Santo Antônio e pelo reservatório de Itaipu, com exceção pontual da fronteira seca em Barracão. Essa barreira hidrográfica natural restringe as travessias internacionais diretas, de modo que a quase

totalidade das vias vicinais identificadas no estado corresponde a estradas rurais e municipais de leito natural que cruzam o arco dos 150 km (Mapa 4).

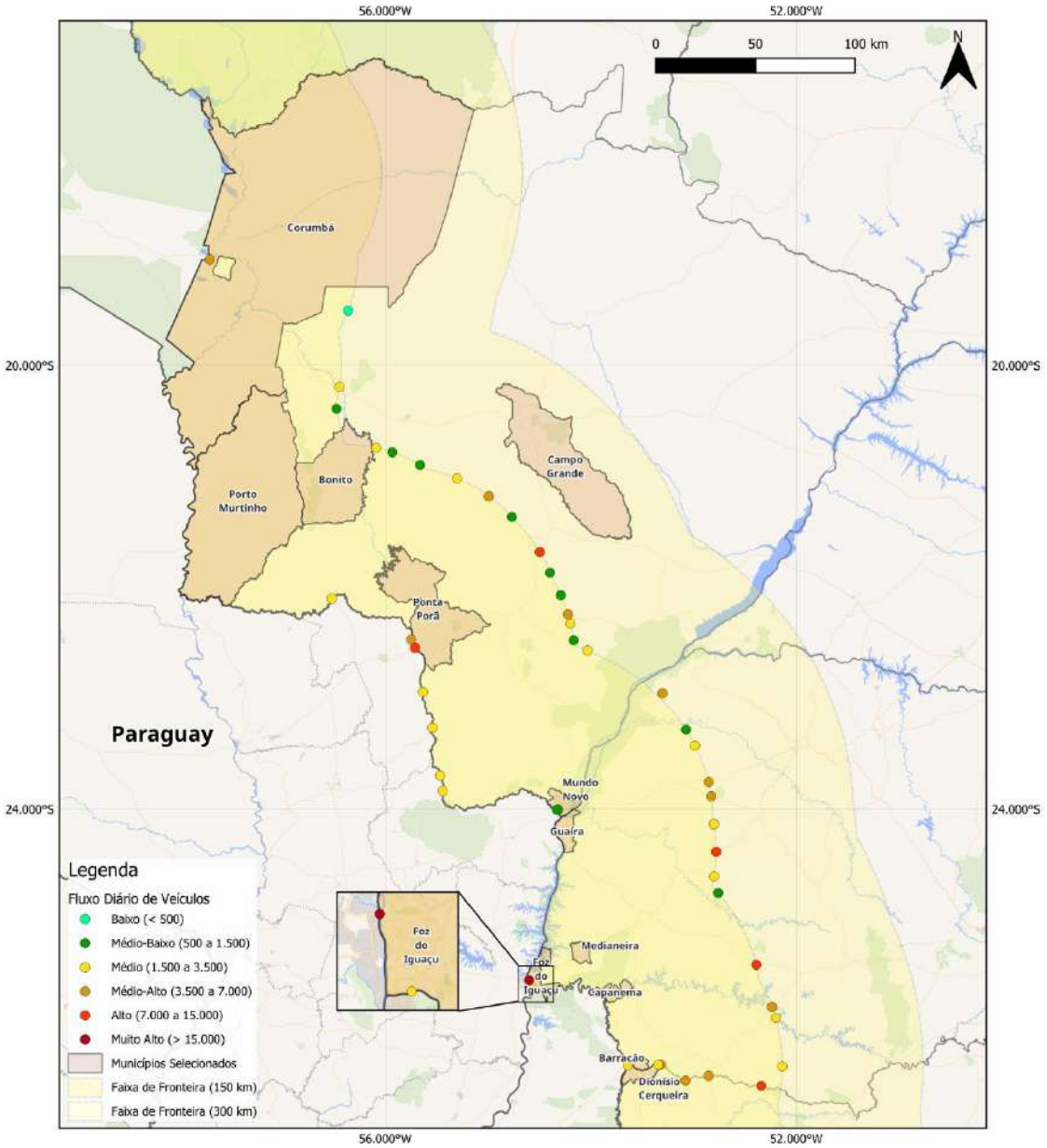
Destacam-se, nesse contexto, municípios cujos territórios e malhas urbanas se sobrepõem exatamente ao traçado limite da faixa de fronteira, tais como Laranjeiras do Sul, Altamira do Paraná, Boa Esperança, Nova Olímpia, Tapira e Tuneiras do Oeste, onde o tecido viário municipal e os acessos agrícolas geram múltiplos pontos de transição cotidiana entre o interior do estado e a faixa fronteiriça (Mapa 4).

3.1.4. Intensidade de movimento nas portas federais

Observadas as portas existentes, pode-se verificar os caminhos de entrada possíveis para a região, cabendo agora verificar quais dessas portas são mais ou menos utilizadas. Ao analisar o volume e a intensidade de circulação nos trechos de 5 km das 18 portas federais, identifica-se uma hierarquia nítida no território, em que os maiores volumes se concentram justamente nos eixos de conexão internacional e nos corredores troncais de escoamento.

No extremo oeste paranaense, a BR-277 (FED-14) em Foz do Iguaçu (Ponte da Amizade) e a BR-469 (FED-15) (Ponte Tancredo Neves / Rodovia das Cataratas) lideram a movimentação do estado, combinando logística pesada de comércio exterior e intenso fluxo turístico internacional diário entre Brasil, Paraguai e Argentina. A análise operacional de campo dessas travessias internacionais revela contrastes na experiência do visitante (Mapa 5).

Mapa 5 - Fluxo de Veículos nas Portas de Entrada



Nota: elaborado por Itaipu Parquetec com base em Ministério dos Transportes (2026) e IBGE (2024b).

Na Ponte da Amizade, a ausência de organização segregada do tráfego faz com que vans turísticas e compristas a pé disputem espaço com mototáxis, táxis e caminhões de carga. Na Ponte Tancredo Neves, a exigência de fiscalização aduaneira individualizada em pista única gera retenções noturnas que impactam o circuito gastronômico trinacional. Nas portas de fronteira seca de Ponta Porã / Pedro Juan Caballero (BR-463) (FED-08) e da tríplice divisa de Barracão / Dionísio Cerqueira / Bernardo de Irigoyen (BR-

163) (FED-18) o quadro é diferente, pois a ausência de barreiras físicas naturais permite livre circulação através de avenidas urbanas contínuas, embora careça de sinalização turística binacional integrada (Mapa 5).

Já na fronteira oeste de Corumbá com Puerto Quijarro (BR-262 / Posto Esdras) (FED-01), o controle aduaneiro do turista convive com o transporte ferroviário e rodoviário de cargas minerais, impondo longos tempos de espera sob calor em razão da falta de coberturas e pistas exclusivas para ônibus e vans de turismo.

Nas conexões de transição para o interior do país, destacam-se, pelo intenso tráfego, a BR-369 (FED-12), que faz a conexão do Norte/Maringá com o Oeste/Cascavel, e a BR-277 (FED-13) em Laranjeiras do Sul no Paraná, além da BR-163 (FED-05) em Rio Brilhante e da BR-463 (FED-08) em Ponta Porã no Mato Grosso do Sul. Portas como a BR-419 (FED-03) em Anastácio e a BR-373 (FED-16) em Candói apresentam volumes moderados a baixos, desempenhando função de integração regional e conexão turística complementar (Mapa 5).

3.1.5. Intensidade de movimentação nas portas estaduais

Passando para as rodovias estaduais, a análise dos primeiros 5 km revela como a malha regional complementa os eixos federais, distribuindo o fluxo tanto para os polos agroindustriais e turísticos quanto para as passagens de fronteira seca e divisas interestaduais. Entre as 30 portas estaduais, os pontos mais movimentados concentram-se nos grandes troncos de ligação regional e nas portas com os estados vizinhos. No Paraná, a porta estadual de maior tráfego é a PR-280 (EST-27) entre Palmas e Clevelândia, que atua como o principal corredor de cargas e passageiros do Sudoeste paranaense (ultrapassando 7 mil veículos por dia) (Mapa 5).

Em seguida, destacam-se a PR-479 / PR-323 (EST-21) em Tuneiras do Oeste (eixo graneleiro que liga Maringá e Cianorte a Umuarama), as conexões com Santa Catarina pela PR-158 (EST-30), em Vitorino (acesso a São Lourenço do Oeste/SC), pela PR-180 (EST-29) em Renascença (ligação com Campo Erê/SC) e pela PR-182 (EST-28), em Salgado Filho (acesso a Palma Sola/SC), além da PR-218 (EST-18) no extremo norte em

Santa Cruz do Monte Castelo, rota de acesso a Loanda, Querência do Norte e aos balneários do Rio Paraná em Porto Rico (Mapa 5).

No Mato Grosso do Sul, as portas de maior intensidade são a MS-162 (EST-05) entre Sidrolândia e Maracaju (eixo de escoamento agroindustrial e canavieiro que liga Campo Grande ao polo de Maracaju), a MS-276 (EST-09) na região de Deodápolis (principal tronco rodoviário do leste do estado em direção a Dourados), a MS-164 (EST-10) ao norte de Ponta Porã (acesso direto vindo de Maracaju à fronteira) e a MS-345 (EST-03) (Estrada Ecológica do 21) entre Anastácio e Bonito, que se consolidou como uma das rotas turísticas de maior fluxo para a Serra da Bodoquena (**Mapa 5**).

Em um patamar intermediário de movimentação (de 1,5 a 3,5 mil veículos por dia), aparecem as portas transfronteiriças da Rodovia Sul-Fronteira com o Paraguai, que sustentam o comércio e o intercâmbio comunitário local: a MS-165 (EST-13) em Coronel Sapucaia (com Capitán Bado), a MS-165/MS-156 (EST-16) em Sete Quedas (com Pindoty Porã) e a MS-165/MS-295 (EST-15) em Paranhos (com Ypejhú). No Paraná, enquadram-se nesse nível as rodovias PR-082 (EST-20) em Nova Olímpia (acesso ao Arenito Caiuá e Porto Camargo), a PR-239 (EST-23) em Campina da Lagoa, a PR-468 (EST-22) em Janiópolis/Boa Esperança, e os acessos no centro-sul pela PR-459 (EST-25) sobre o Rio Iguaçu (Mangueirinha/Clevelândia) e pela PR-449 (EST-26) (Palmas) (Mapa 5).

Por fim, as portas estaduais com menor intensidade de veículos (abaixo de 1,5 mil veículos por dia) são vias vicinais pavimentadas ou de menor tráfego de passagem, como a MS-141 e a MS-475 no Vale do Ivinhema, a MS-299 em Japorã, a PR-576 em Tapira, a PR-364 em Altamira do Paraná, a MS-347 na Serra de Maracaju, a MS-455 e a MS-465 na área rural de Rio Brilhante, e os acessos ao norte do Pantanal Sul pela MS-339 e MS-337 em Bodoquena e Miranda (Mapa 5).

3.1.6. Intensidade de movimento nas portas vicinais

Ao analisar a malha complementar de vias vicinais e municipais (361 travessias mapeadas via OpenStreetMap), a intensidade de uso reflete dinâmicas territoriais com-

pletamente distintas entre o Mato Grosso do Sul e o Paraná, evidenciando o papel dessas vias no cotidiano das populações locais. No Mato Grosso do Sul, a intensidade de tráfego nas vias vicinais é diretamente impulsionada pela presença das cidades gêmeas em fronteira seca.

Pontos de passagem em Ponta Porã (conurbada com Pedro Juan Caballero), Coronel Sapucaia (com Capitán Bado), Paranhos (com Ypejhú), Sete Quedas (com Pindoty Porã) e Mundo Novo (com Salto del Guairá) registram volumes diários moderados a significativos (entre 800 e 2,5 mil veículos por dia). Nesses trechos, ruas urbanas e caminhos rurais vicinais funcionam como verdadeiras artérias de mobilidade transfronteiriça contínua, absorvendo o fluxo de moradores, comerciantes locais, trabalhadores e estudantes universitários que cruzam a fronteira diariamente sem passar pelas aduanas troncais.

No Paraná, por sua vez, a natureza predominantemente fluvial das fronteiras internacionais restringe as passagens vicinais transfronteiriças (com exceção da fronteira seca de Barracão com a Argentina). Dessa forma, a intensidade nas vias vicinais paranaenses divide-se em dois cenários:

Em cidades como Laranjeiras do Sul, Boa Esperança, Altamira do Paraná, Nova Olímpia, Tapira e Tuneiras do Oeste, cujo tecido territorial se sobrepõe à linha divisória da faixa de fronteira, as estradas vicinais municipais registram circulação constante de veículos leves, ônibus escolares e caminhões locais conectando os distritos agrícolas às sedes urbanas.

Na maior parte dos demais pontos mapeados, trata-se de estradas de terra no interior da faixa de fronteira com baixo volume de tráfego (inferior a 500 veículos por dia). São caminhos de circulação estritamente local e sazonal, destinados ao acesso a propriedades rurais, pequenas comunidades e escoamento da produção agropecuária das fazendas até as rodovias pavimentadas.

Enquanto as rodovias federais e estaduais concentram a macrologística, o transporte pesado de cargas e o turismo de longa distância, as estradas vicinais sustentam o

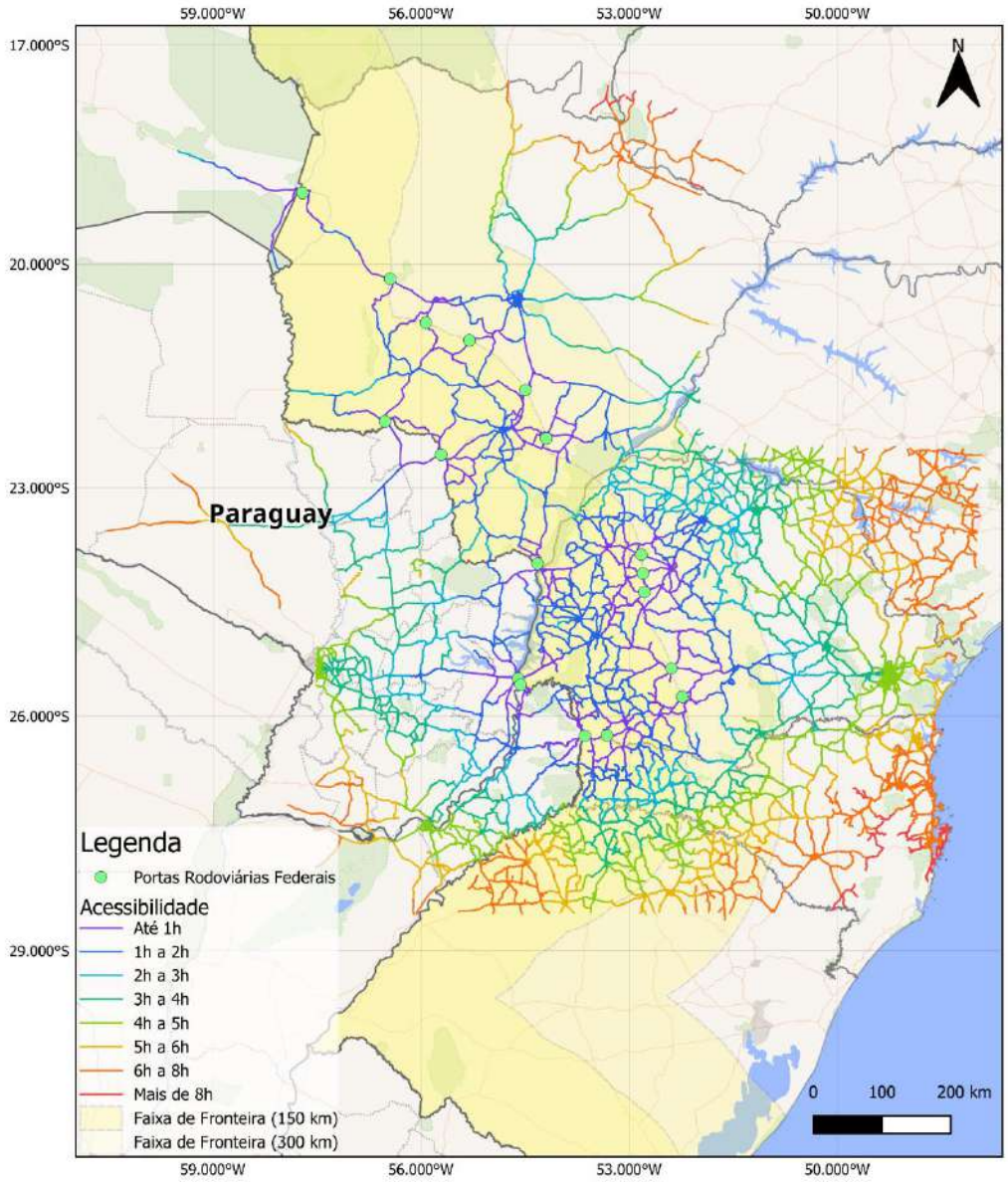
tecido comunitário diário das cidades gêmeas no MS e a capilaridade da produção rural no interior do PR.

3.1.7. Acessibilidade por tempo de deslocamento em vias Federais

Compreendida a localização das portas e a intensidade dos fluxos que por elas circulam, o passo seguinte na análise consiste em aferir a acessibilidade da região por tempo estimado de viagem. Trata-se de responder: uma vez transposta uma das portas de entrada, quanto tempo de deslocamento é necessário para alcançar os diferentes municípios, polos econômicos e atrativos turísticos no interior da faixa de fronteira?

Para além da distância em linha reta, essa acessibilidade é calculada sobre a malha rodoviária real a partir de todas as portas federais simultaneamente (análise multi-origem), aplicando velocidades médias operacionais praticadas em cada tipologia de via (desde 85 km/h em trechos duplicados e 72 km/h em troncos pavimentados simples até 30 a 40 km/h em vias vicinais e de leito natural). O resultado revela padrões de alcance espacial marcadamente distintos entre o Paraná e o Mato Grosso do Sul (Mapa 6).

Mapa 6 - Acessibilidade por Tempo de Deslocamento em Vias Federais



Nota: elaborado por Itaipu Parquetec com base em Ministério dos Transportes (2026) e IBGE (2024b).

No Paraná, a alta densidade de rodovias pavimentadas combinada à distribuição equilibrada das portas estruturantes (BR-277, BR-163, BR-487, BR-272, BR-369 e BR-280/BR-373) confere à faixa de fronteira um padrão de acessibilidade rápida e contínua.

A quase totalidade da faixa de 150 km do estado situa-se na faixa de uma a duas horas de viagem a partir de pelo menos uma porta federal. Municípios polos como Cascavel, Toledo, Medianeira, Umuarama, Francisco Beltrão e Pato Branco funcionam como

nós intermediários rápidos de distribuição de tráfego, garantindo tempos curtos de conexão para a circulação de turistas e o transporte de cargas.

No extremo oeste, os atrativos internacionais do polo de Foz do Iguaçu (Parque Nacional do Iguaçu e Usina de Itaipu) conectam-se imediatamente ao eixo duplicado da BR-277, integrando a fronteira trinacional ao restante do estado em faixas temporais contínuas e seguras.

Ao Sul, os acessos de Barracão (BR-163) e Renascença (BR-280) articulam o Sudoeste paranaense ao Oeste catarinense em tempos inferiores a uma hora, confirmando a permeabilidade da rede regional.

No Mato Grosso do Sul, as vastas extensões territoriais e a menor densidade da malha viária pavimentada definem uma dinâmica de grandes eixos longitudinais e distâncias mais elásticas. A penetração na faixa de fronteira sul-mato-grossense concentra-se em grandes corredores radiais a partir das portas federais (BR-163 em Rio Brilhante e Mundo Novo, BR-060 em Sidrolândia e BR-262 em Miranda), a partir dos quais o tempo de deslocamento aumenta gradualmente em direção ao oeste.

Para alcançar o polo ecoturístico de Bonito e a Serra da Bodoquena, o deslocamento a partir das portas federais no limite da faixa de fronteira (como Sidrolândia ou os entroncamentos da BR-267) exige entre duas e quatro horas de viagem, dependendo da utilização de eixos estaduais como a MS-345 (Estrada do 21), a MS-162 e a MS-382. No caso de Corumbá e do Pantanal, o acesso a partir da porta da BR-262 em Miranda/Anastácio configura uma travessia linear contínua de três a cinco horas através da planície pantaneira, consolidando essa rodovia federal como um canal de penetração exclusivo e de grande extensão.

Já na fronteira seca ao sul, municípios como Ponta Porã, Amambai, Coronel Sapucaia, Paranhos e Sete Quedas apresentam acesso direto à linha internacional, mas demandam entre duas e cinco horas de viagem para alcançar os grandes troncos federais de integração com o centro-norte do estado.

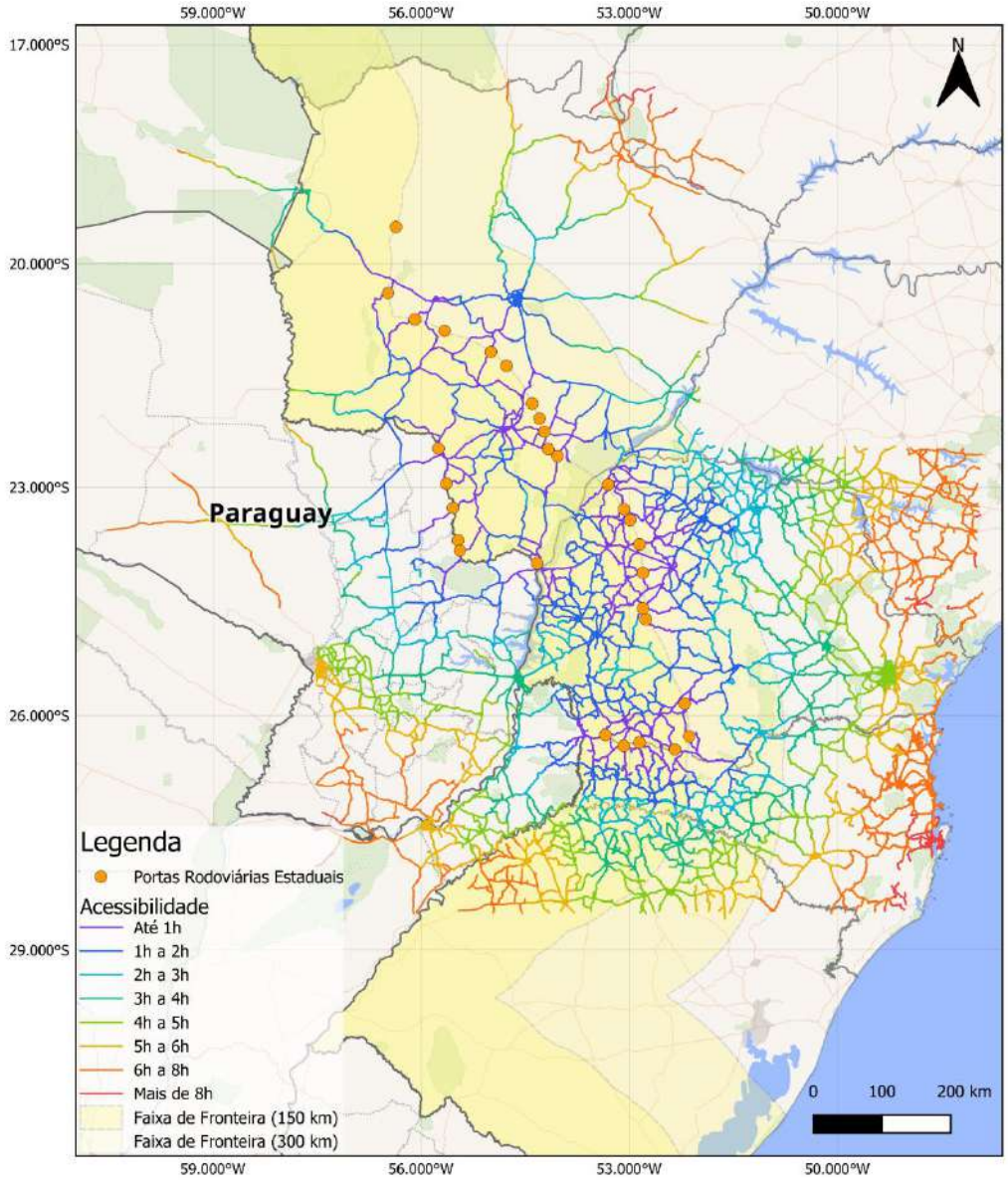
Enquanto o Paraná apresenta uma cobertura territorial onde praticamente qualquer ponto da faixa de fronteira é acessível em menos de duas horas a partir de uma

porta federal, o Mato Grosso do Sul é caracterizado por eixos de longa duração (de duas a mais de cinco horas), ressaltando o papel vital das rodovias estaduais na conexão entre as portas de entrada federais e os principais destinos turísticos do estado.

3.1.8. Acessibilidade por tempo de deslocamento em rodovias estaduais

Expandindo a análise para a malha rodoviária estadual, que totalizou 30 portas, sendo 13 no Paraná e 17 no Mato Grosso do Sul, a análise de acessibilidade revela como os eixos estaduais funcionam como vetores diretos de capilarização e integração intermunicipal na faixa de fronteira. Ao aplicar as velocidades médias operacionais características de rodovias estaduais e secundárias (entre 50 e 65 km/h em trechos pavimentados e 30 a 40 km/h em vias de leito natural), identifica-se a velocidade com que os fluxos regionais penetram nos diferentes polos econômicos e turísticos.

Mapa 7 - Acessibilidade por Tempo de Deslocamento em Vias Estaduais



Nota: elaborado por Itaipu Parquetec com base em Ministério dos Transportes (2026) e IBGE (2024b).[4]

No Paraná, a distribuição periférica e interestadual das 13 portas estaduais estabelece um alcance territorial imediato em praticamente todos os quadrantes da faixa de

[4] Entendendo que os mapas 6 e 7 são parecidos sobre o tempo de deslocamento a partir da faixa de fronteira, demarcando a entrada ou saída na faixa de fronteira terrestre brasileira, os pontos laranjas são referentes as rodovias estaduais e os verdes, federais. O Mapa 6 apresenta o tempo de deslocamento com ponto da faixa de fronteira de uma rodovia federal, isto é, deslocamento a partir de um ponto verde. Já o Mapa 7 demarca o tempo de deslocamento com ponto da faixa de fronteira de um ponto laranja, ou seja, de uma rodovia estadual.

fronteira: Ao Norte e Noroeste, os acessos da PR-218 em Santa Cruz do Monte Castelo e da PR-082 em Nova Olímpia conectam os municípios do Arenito Caiuá, Loanda e os balneários de Porto Rico à faixa fronteiriça em tempos de até uma hora. Da mesma forma, o corredor da PR-479 / PR-323 em Tuneiras do Oeste garante conexão expressa (entre uma e duas horas) entre o polo de Cianorte/Maringá e Umuarama (Mapa 7).

Na porção centro-ocidental, as portas da PR-468 em Janiópolis/Boa Esperança, da PR-239 em Campina da Lagoa e da PR-364 em Altamira do Paraná asseguram a continuidade da circulação agrícola e turística em direção a Campo Mourão e Cascavel em faixas de uma a duas horas. Ao Sul, as conexões interestaduais com Santa Catarina pela PR-182 em Salgado Filho, PR-180 em Renascença e PR-158 em Vitorino articulam o Sudoeste paranaense ao Oeste catarinense em tempos inferiores a uma hora, enquanto a PR-280 (PRC-280), a PR-449 e a PR-459 integram Palmas e Clevelândia aos grandes centros regionais com elevados níveis de fluidez (Mapa 7).

No Mato Grosso do Sul, as 17 portas estaduais desempenham um papel decisivo ao encurtar o tempo de viagem até atrativos e polos que não contam com rodovias federais diretas: Na Serra da Bodoquena e no Pantanal Sul, a MS-345 (Estrada Ecológica do 21) e a MS-339 transformam radicalmente a acessibilidade turística, reduzindo o tempo de deslocamento até Bonito e Bodoquena para a faixa de uma hora a duas horas e meia a partir das portas de transição (em contraste com as rotas federais tradicionais mais longas) (Mapa 7).

Na porção central e no Vale do Ivinhema, eixos como a MS-162 (Sidrolândia–Maracaju), a MS-276 (Deodápolis–Dourados), a MS-475 e a MS-141 (Naviraí) viabilizam a circulação agroindustrial e o deslocamento de passageiros em tempos de uma a duas horas até os polos de Dourados e Maracaju. Na fronteira seca meridional, a presença das portas estaduais transfronteiriças da Rodovia Sul-Fronteira (MS-165 em Coronel Sapucaia, Paranhos e Sete Quedas, MS-289 em Amambai e MS-299 em Japorã) assegura acesso imediato (menos de 30 minutos a uma hora) à linha internacional com o Paraguai, embora a ligação dessas cidades até o centro do estado ainda demande eixos de deslocamento de duas a quatro horas.

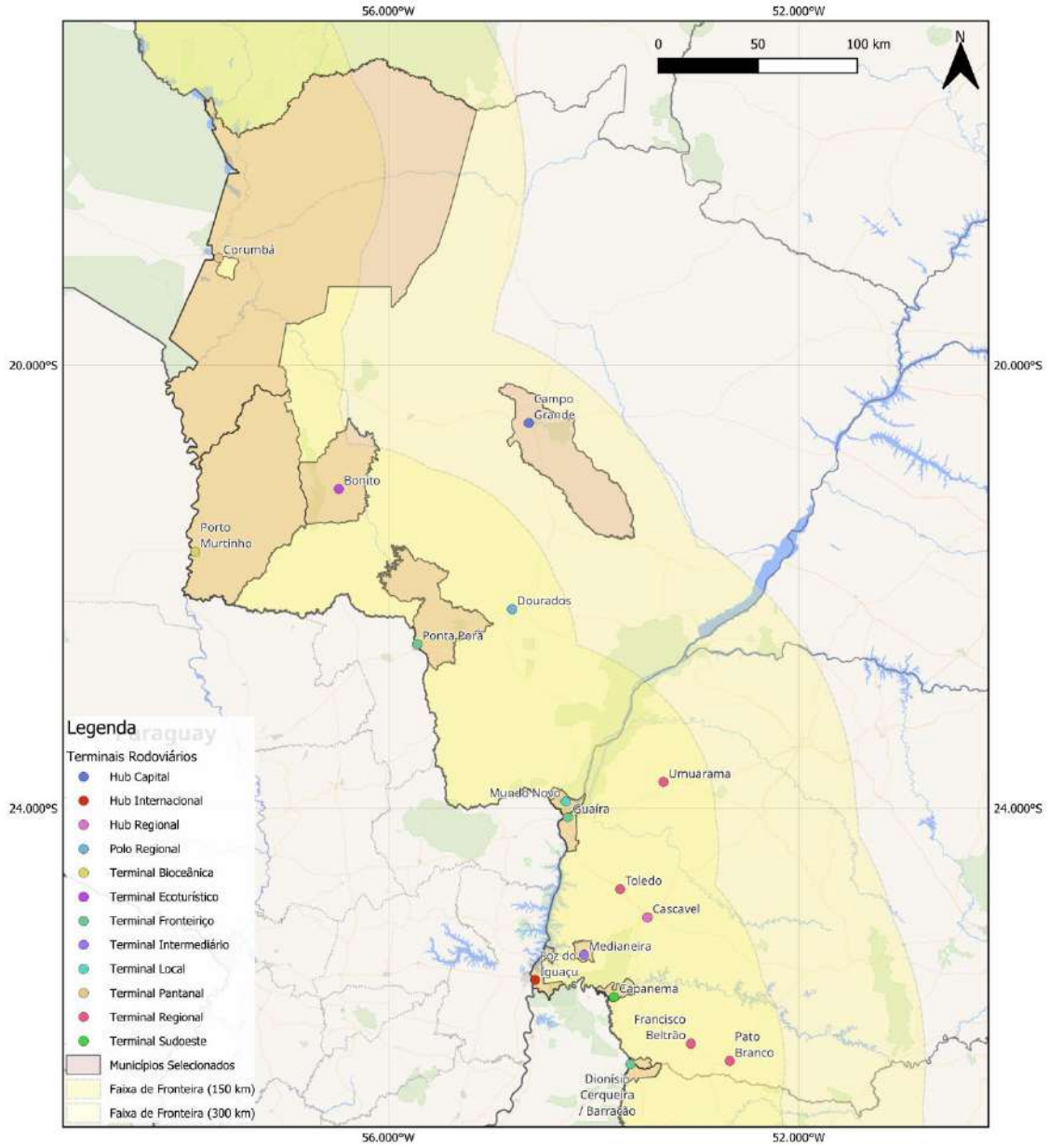
A malha estadual atua de maneira complementar e capilar: enquanto as portas federais garantem a macrologística de longa distância, as portas estaduais fornecem acessibilidade direta e rápida aos principais destinos ecoturísticos (como Bonito) e viabilizam o intercâmbio cotidiano das cidades gêmeas ao longo da linha de fronteira (Mapa 7).

3.1.9. Acessibilidade via transporte coletivo rodoviário

Quem acessa a região por via terrestre também tem a opção de fazê-lo por transporte coletivo. Nestes casos, os terminais rodoviários também podem ser considerados portas de entrada para a região de estudo. Em uma viagem de ônibus que inicie fora da região do estudo e termine dentro, as rotas regulares em operação permitem o desembarque nos terminais rodoviários de Foz do Iguaçu, Medianeira, Barracão, Guaíra, Corumbá, Ponta Porã, Mundo Novo, Capanema, Cascavel, Toledo, Umuarama, Francisco Beltrão, Bonito e Porto Murtinho.

Os terminais rodoviários de passageiros operam como portas de entrada e infraestrutura de apoio ao turismo essencial para a recepção de viajantes de média e longa distância. Conforme estabelece o Glossário do Turismo do Ministério do Turismo (MTur, 2018), esses equipamentos desempenham papel de meio de acesso primário ao destino. A caracterização desses nós logísticos considerou a capacidade das plataformas, a conservação das salas de espera, a existência de guarda-volumes, a oferta de balcões de informações turísticas (CATs) e a acessibilidade, resultados que serão mais bem detalhados no capítulo 4.

Mapa 8 - Terminais Rodoviários



Nota: elaborado por Itaipu Parquetec com base em Ministério dos Transportes (2026), IBGE (2024b) e ClickBus (2026a).

A distribuição desses fluxos evidencia a existência de uma hierarquia espacial e assimetrica de conectividade entre os terminais da faixa de estudo. O Terminal Rodoviário Internacional de Foz do Iguaçu é a principal porta de entrada rodoviária da região, concentrando mais de 55% de todo o fluxo externo e recebendo linhas diretas de mais de 170 municípios brasileiros (com destaque para São Paulo, Rio de Janeiro, Curitiba,

Porto Alegre, Florianópolis e Goiânia) (ClickBus, 2026a; ANTT, 2025), além de manter conexões internacionais diretas com o Paraguai e a Argentina. Em escala intermediária, terminais como Medianeira, Barracão, Guaíra e Cascavel operam como importantes portais de apoio, captando passageiros ao longo dos troncos viários da BR-277 e BR-163 (Mapa 8).

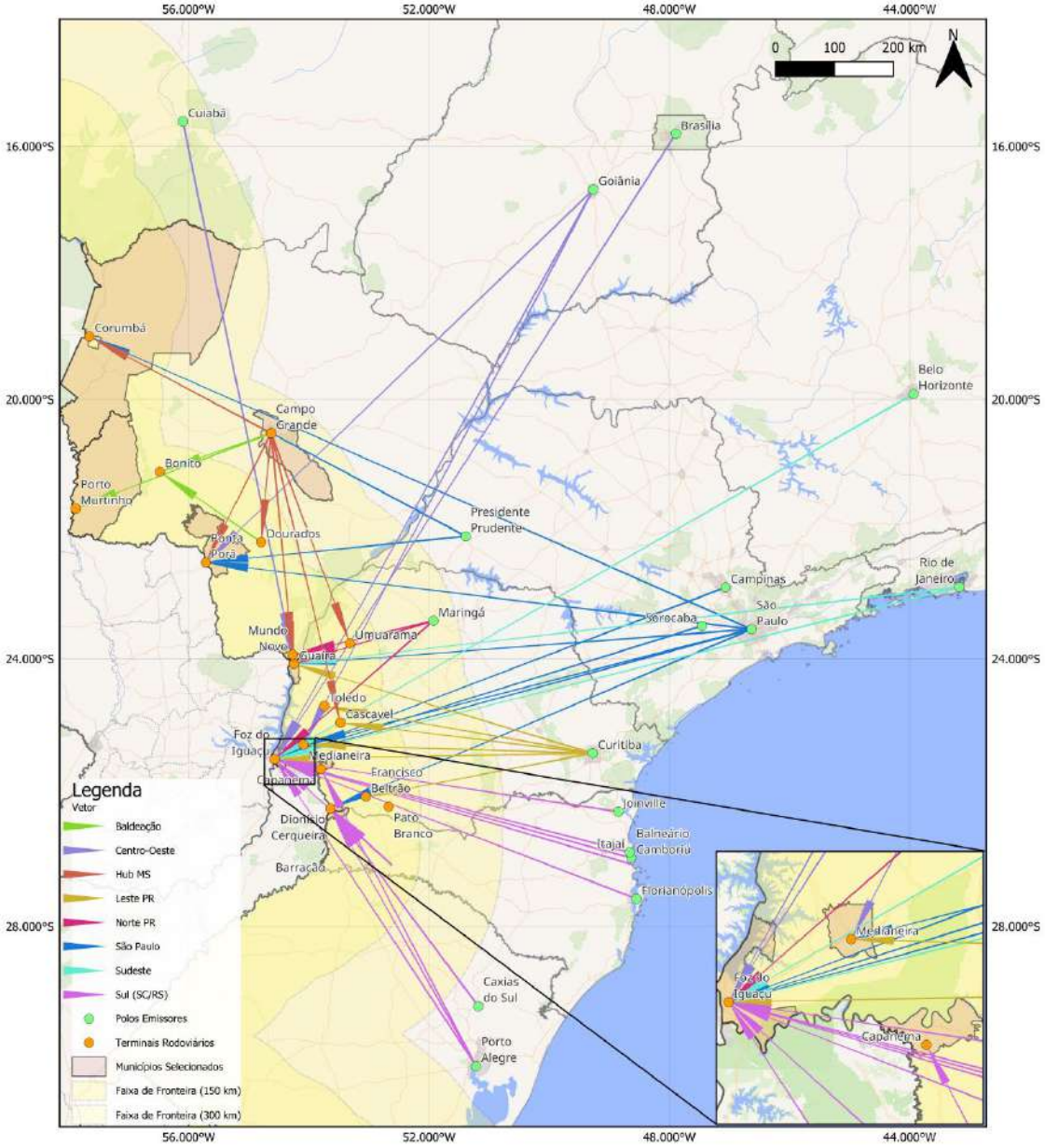
No estado de Mato Grosso do Sul, os terminais de Corumbá e Ponta Porã permitem ligações diretas de longo curso com os polos do interior paulista (Presidente Prudente, Araçatuba, Campinas e São Paulo) e Centro-Oeste, e o de Mundo Novo, com o Paraná, que reúne 72,6% das passagens interestaduais do município, e o Mato Grosso, com 13,9% (ANTT, 2025). Por outro lado, destinos de alta relevância turística e patrimonial como Bonito e Porto Murtinho não dispõem de linhas interestaduais diretas ativas registradas na ANTT; o visitante que parte de fora do estado depende exclusivamente de linhas alimentadoras estaduais (AGEMS), exigindo baldeação obrigatória no Hub de Campo Grande ou Dourados, o que aumenta o tempo e os custos de viagem (Mapa 8).

A malha de transporte coletivo que abastece a faixa de fronteira se estrutura a partir de cinco grandes vetores emissores externos:

- Vetor São Paulo (Capital e Interior): Principal canal emissor nacional, responsável por quase metade de todos os bilhetes de entrada na região via BR-277 e BR-262;
- Vetor Sul (Litoral Catarinense e Serra Gaúcha): Forte conexão turística de sol e praia com as portas de Foz do Iguaçu e Barracão;
- Vetor Centro-Oeste / Norte (Cuiabá, Goiânia e Brasília): Alimentador dos eixos da BR-163 e BR-060;
- Vetor Sudeste (Rio de Janeiro e Belo Horizonte): Linhas de longo curso voltadas a Foz do Iguaçu e Campo Grande;
- Vetor Estadual Troncal (Curitiba e Campo Grande): Capitais estaduais que, embora situadas além dos 150 km da fronteira, atuam como os dois grandes polos articuladores e distribuidores de passageiros para o interior da faixa.

O Mapa 9 demonstra espacialmente esses vetores:

Mapa 9 - Trechos de Acesso Direto por Transporte Rodoviário Coletivo



Nota: elaborado por Itaipu Parquetec com base em Ministério dos Transportes (2026), IBGE (2024b) e ClickBus (2026a).

A análise da malha de linhas regulares interestaduais da ANTT (2025) revela uma penalização a alguns destinos por conta do custo da baldeação. Enquanto polos como Foz do Iguaçu e Campo Grande dispõem de dezenas de conexões diretas diárias com as

capitais emissoras (São Paulo, Curitiba, Brasília e Porto Alegre), destinos turísticos consolidados como Bonito e Porto Murtinho carecem de linhas interestaduais diretas regulares de longo curso. Nesses casos, o visitante que vem de fora do estado completa a viagem em linha intermunicipal a partir de Campo Grande, que tem quatro partidas diretas por dia para Bonito e duas para Porto Murtinho (ClickBus, 2026b), e a baldeação aumenta o tempo e o custo da viagem, o que pode prejudicar a demanda de turismo rodoviário independente.

3.1.10. Acesso Aeroviário e portas de acesso aéreo

Quem acessa a região por via aérea encontra nos aeroportos comerciais e aeródromos regionais as principais portas de entrada para o território de estudo. Em uma viagem aérea que inicie fora da região do estudo e termine dentro, as rotas regulares em operação permitem desembarcar em cinco principais municípios da faixa de fronteira: Foz do Iguaçu, Bonito, Ponta Porã, Corumbá e Guaíra. Existe também a possibilidade de realizar o deslocamento até polos comerciais regionais integrados na área de influência da faixa, como Cascavel, Toledo, Umuarama, Francisco Beltrão, Pato Branco e Campo Grande (Mapa 10).

Mapa 10 - Malha Física de Aeroportos e Níveis de Serviço dos Terminais



Nota: elaborado por Itaipu Parquetec com base em Ministério dos Transportes (2026), IBGE (2024b).

A distribuição desses fluxos aéreos revela uma hierarquia espacial e uma assimetria de conectividade entre as portas de entrada da faixa de fronteira. Sob a ótica conceitual do Ministério do Turismo, os aeroportos desempenham tríplice função: atuam como infraestrutura turística primária quando o destino tem projeção internacional, como infraestrutura de apoio ao viabilizar a recepção do visitante, e como meio de acesso essencial em escala regional (MTur, 2018).

Nesse contexto, o Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu/Cataratas (SBFI) posiciona-se como o principal hub internacional da faixa, concentrando mais de 94% de todos os desembarques aéreos diretos nos 150 km. Segundo dados da concessionária Motiva (2026) e da ANAC (2026), o terminal dispõe de TPS com 21.750 m² capaz de processar até 2,8 milhões de passageiros/ano em pista de 2.705 metros homologada para operações IFR CAT I diurna e noturna (DECEA, 2026), tendo recebido 7.394 voos regulares e 1.088.341 passageiros em 2025 com taxa de ocupação de 85,1% e tarifa média de R$ 886,69 (ANAC, 2026).

O terminal mantém ligações regulares com 15 cidades, duas delas no exterior (ANAC, 2026), com destaque para São Paulo - Guarulhos, Rio de Janeiro - Galeão, São Paulo - Congonhas, Curitiba e Campinas - Viracopos, além de ser a única porta de entrada aérea internacional regular ativa da fronteira, operando voos diretos de Santiago do Chile e Buenos Aires. Em escala intermediária no Paraná, o Aeroporto Regional de Cascavel (CAC) atua como importante portal de apoio comercial ao Oeste, movimentando mais de 300 mil passageiros/ano com voos a São Paulo e Curitiba.

No estado de Mato Grosso do Sul, os aeroportos de Bonito (SBDB), Ponta Porã (SBPP) e Corumbá (SBCR) estruturam a conectividade comercial do interior da faixa, operando com voos regulares de média demanda operados a partir do estado de São Paulo. Contudo, os registros oficiais do Sistema de Registro de Operações (SIROS/ANAC) revelam extrema vulnerabilidade comercial decorrente de baixas frequências e da concentração em poucas rotas: uma cidade com movimento em Corumbá e três em Bonito e em Ponta Porã (ANAC, 2026).

Em 2025, o Aeroporto Regional de Bonito recebeu apenas 317 voos regulares, transportando 33.621 passageiros (taxa de ocupação de 76,6% e tarifa média de R$ 714,12), ao passo que os terminais concessionados à Aena Brasil em Corumbá e Ponta Porã receberam, respectivamente, 139 voos (13.453 passageiros e 74,8% de ocupação) e 165 voos (14.292 passageiros e 71,0% de ocupação), médias inferiores a um voo comercial diário por terminal.

Além disso, entre 95% e 100% dos voos regulares destinados a Corumbá e Ponta Porã têm como origem exclusiva o aeroporto de Viracopos/Campinas (SP), impondo conexões obrigatórias aos viajantes e sustentando tarifas elevadas. Segundo a ANAC (2026), o valor médio pago pelo assento atingiu R$ 964,32 em Ponta Porã e R$ 950,50 em Corumbá, superando as médias de capitais consolidadas e operando como uma severa barreira econômica à atração turística.

Neste caso, o visitante que se desloca por via aérea para destinos desprovidos de voos comerciais regulares, a exemplo de Porto Murtinho na Rota Bioceânica, depende principalmente do desembarque no aeroporto de Bonito, a cerca de 200 km, segundo a gestão municipal, ou no Aeroporto Internacional de Campo Grande (SBCG), complementando o trajeto por via rodoviária, o que onera o tempo da viagem. Administrado pela concessionária Aena Brasil, o aeroporto de Campo Grande registrou 5.376 voos e 786.338 passageiros em 2025 (ANAC, 2026); a concessionária declara capacidade de 4,5 milhões de passageiros/ano para o terminal (Aena Brasil, [2026]), e, segundo o governo federal, a ampliação entregue em junho de 2026 elevou a capacidade para 2,6 milhões de passageiros/ano (Brasil, 2026c).

Já no Paraná, a capilaridade sub-regional é viabilizada pelo programa Voe Paraná em parceria com a Azul Conecta (Azul, 2026), utilizando aeronaves monomotoras turboélice Cessna Grand Caravan (C208B). Em 2025, o terminal público de Guaíra operou 126 voos que transportaram apenas 295 passageiros (média de 2 a 3 pessoas por viagem e taxa de ocupação crítica de 37,8%), com bilhete médio de R$ 588,09 (ANAC, 2026). Segundo o DECEA (2026) e a ANAC (2022), a pista de 1.300 metros de Guaíra opera exclusivamente sob regras de voo visual diurno (VFR Diurno) sem balizamento noturno, sujeita a cancelamentos periódicos por intempéries.

Para suprir o isolamento terrestre no Pantanal, estruturou-se uma densa malha aeroviária privada. O município de Corumbá abriga 66 aeródromos privados em fazendas e Porto Murtinho conta com 24 pistas rurais cadastradas (DNIT, 2026). Conforme dados do cadastro mercantil (Receita Federal, 2026), a presença de empresas ativas de táxi aéreo e fretamento nessas localidades evidencia que a aviação geral executiva é o

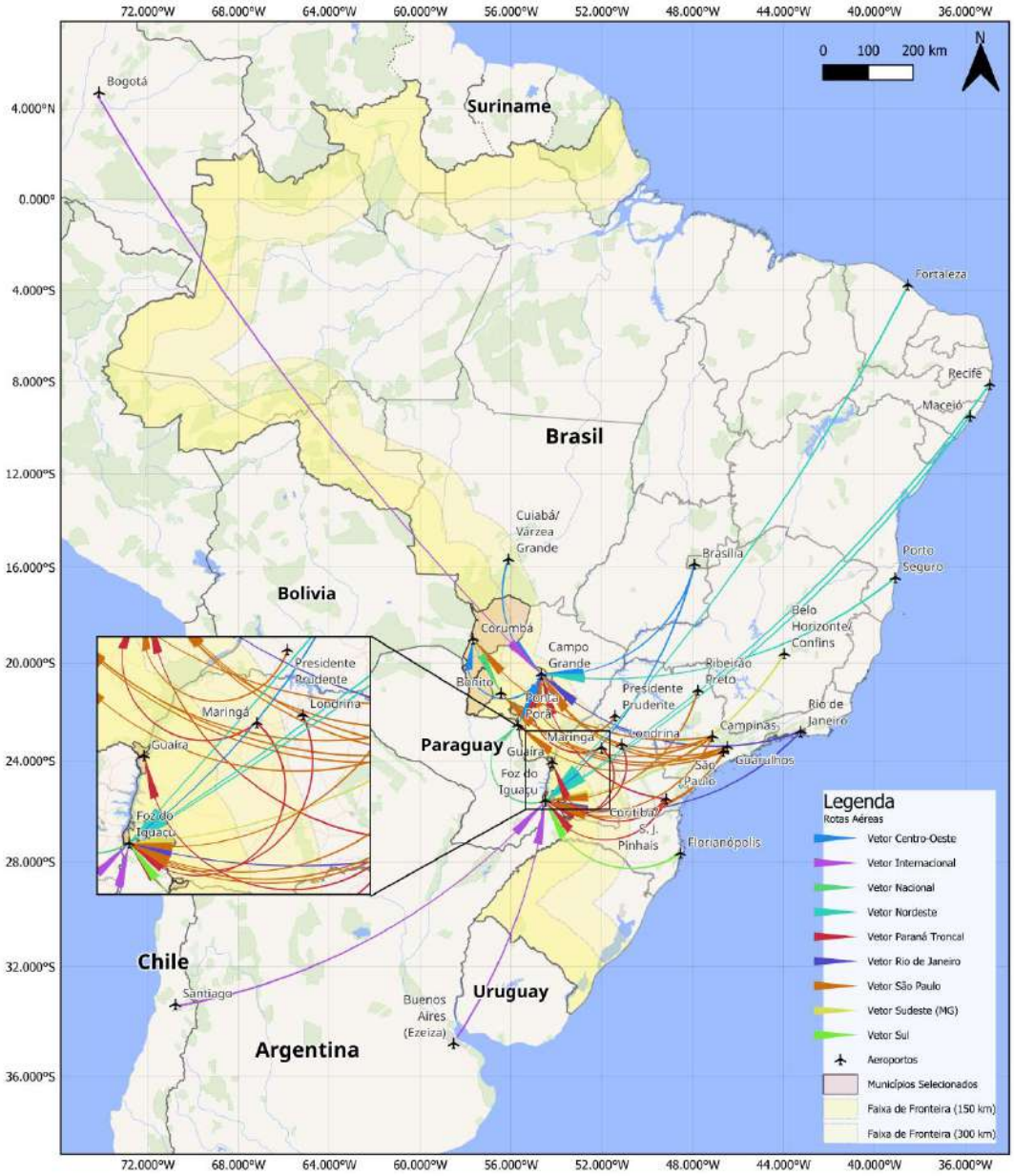
modal prático que viabiliza o acesso aos pesqueiros e pousadas de ecoturismo isolados pelas cheias pantaneiras.

A malha de rotas aéreas regulares que abastece as portas de entrada da faixa de fronteira se estrutura a partir de seis grandes vetores emissores externos:

- Vetor São Paulo / Região Metropolitana de Campinas (GRU, CGH, VCP, RAO): Principal canal emissor da aviação na região, respondendo por 65,6% de todo o fluxo aéreo de entrada (mais de 754 mil passageiros/ano) e alimentando simultaneamente as portas de Foz do Iguaçu, Bonito, Ponta Porã e Corumbá;
- Vetor Rio de Janeiro (Galeão - GIG): Segundo maior canal emissor nacional de longo curso (17,5% do total, superando 200 mil passageiros/ano), com forte vocação turística internacional e corporativa conectado diretamente a Foz do Iguaçu;
- Vetor Paraná Leste / Capital (Curitiba - CWB): Eixo de integração tronco-estadual (10,2% do fluxo aéreo *inbound*), conectando a capital ao polo turístico de Foz do Iguaçu e viabilizando a aviação regional nos aeródromos do interior (Guaíra, Toledo, Umuarama e Beltrão);
- Vetor Internacional Sul-Americano (Santiago do Chile e Buenos Aires): Corredores transfronteiriços diretos que conectam Foz do Iguaçu aos principais mercados emissores de turismo da América do Sul (mais de 20 mil passageiros/ano via Santiago e Buenos Aires);
- Vetor Centro-Oeste / Distrito Federal (Brasília - BSB e Campo Grande - CGR): Eixo de articulação institucional e centro-oeste (BSB ➔ IGU/CGR e voos de integração estadual de Campo Grande);
- Vetores Complementares Sudeste, Sul e Nordeste (Belo Horizonte - CNF, Florianópolis - FLN, Recife - REC, Fortaleza - FOR e Maceió - MCZ): Rotas de média demanda e frequências sazonais de lazer que conectam a faixa de fronteira diretamente às capitais do Nordeste e ao litoral sul do país.

O Mapa 11 demonstra espacialmente os vetores:

Mapa 11 - Trechos de Acesso Direto por Transporte Aéreo de Passageiros



Nota: elaborado por Itaipu Parquetec com base em Ministério dos Transportes (2026), IBGE (2024b) e ANAC (2026).

É importante também mensurar o alcance territorial efetivo desse visitante a partir do seu ponto de desembarque. Para isso, foram modeladas as bacias de irradiação temporal em intervalos concêntricos de 1h, 2h, 4h e 8h de deslocamento a partir dos aeroportos de Foz do Iguaçu (SBFI), Campo Grande (SBCG), Bonito (SBDB) e Corumbá (SBCR), aplicando o algoritmo de Dijkstra sobre o grafo viário do OpenStreetMap (2026).

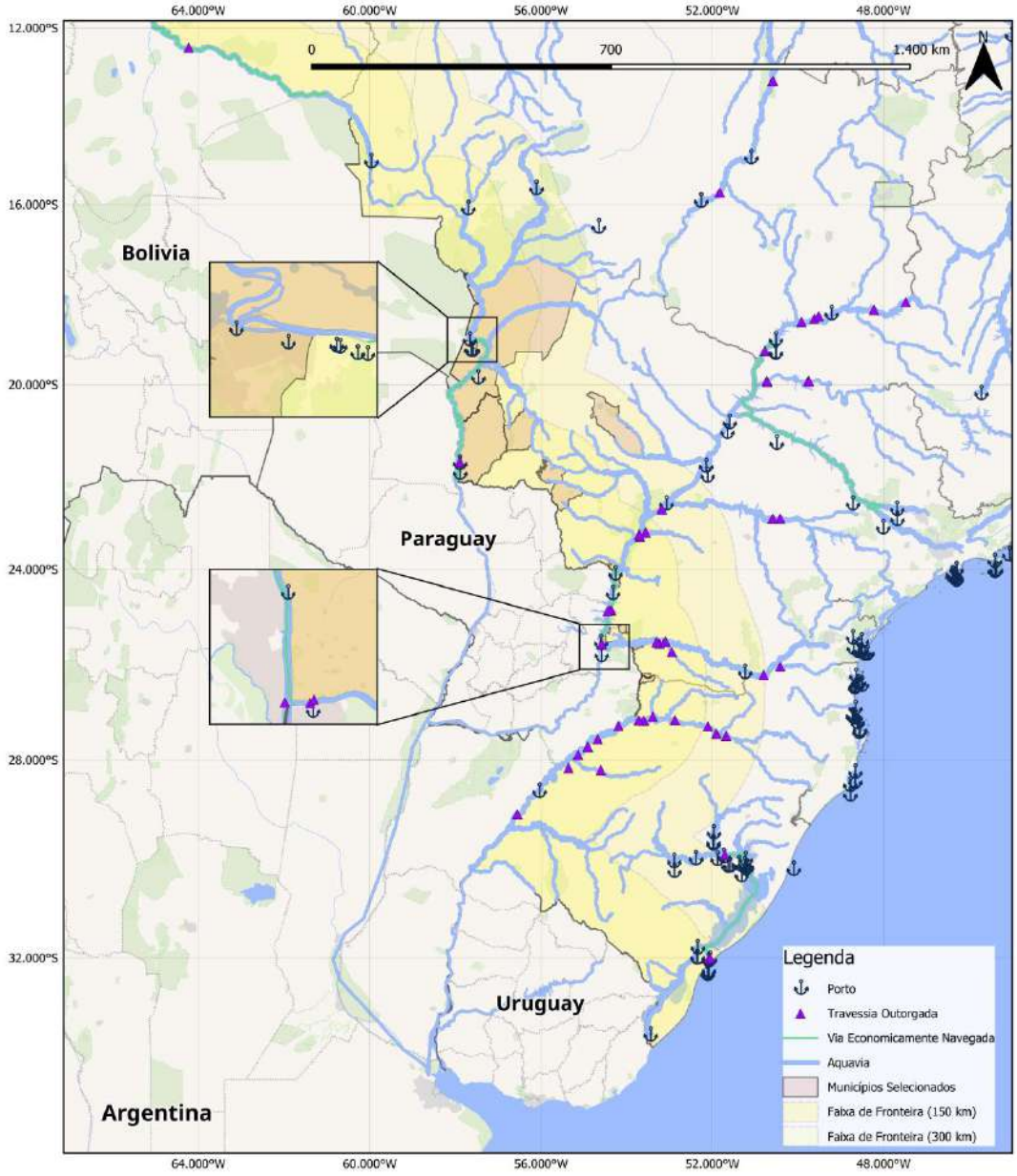
A modelagem comparou os cenários da velocidade regulamentar teórica do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e a velocidade média operacional apurada pela TomTom Live Traffic API. O confronto entre os cenários revelou um atraso na região de fronteira em decorrência de pistas simples sinuosas, travessias urbanas semafóricas e saturação por carretas graneleiras; as manchas de acessibilidade sofrem uma contração real de até 35%.

Destinos e atrativos que em condições ideais estariam a menos de 2 horas do aeroporto exigem na prática entre 3 e 4 horas de viagem rodoviária, limitando a dispersão dos turistas para municípios lindeiros e concentrando a permanência no entorno imediato das pistas de pouso, conforme mapeado via isócronas comparativas.

3.1.11. Acesso hidroviário e ferroviário

Outra forma de acessar a região é por vias navegáveis. Nestes casos, os portos fluviais, cais turísticos e atracadouros de travessia aduaneira também podem ser considerados portas de entrada para a região de estudo. Em uma viagem aquaviária ou travessia transfronteiriça, a infraestrutura portuária e as linhas fluviais em operação permitem desembarcar nos portos de Corumbá, Porto Murtinho e Pato Bragado (Porto Britânia) e, em Guaíra, pela balsa de Salto del Guairá; em Mundo Novo (Porto Isabel) e em Foz do Iguaçu, o uso turístico do rio é de passeio e lazer, sem função de chegada, Capanema não tem navegação de uso turístico, e o mesmo uso de lazer se dá nos terminais náuticos e balneários de água doce distribuídos ao longo do Lago de Itaipu (Santa Helena, Itaipulândia e São Miguel do Iguaçu).

Mapa 12 - Malha Física de Hidrovias, Portos e Travessias Outorgadas



Nota: elaborado por Itaipu Parquetec com base em Ministério dos Transportes (2026) e IBGE (2024b).

A distribuição desses fluxos aquaviários mostra uma diferenciação geográfica e funcional expressiva entre as duas grandes bacias da área de estudo, refletida diretamente na repartição dos investimentos públicos em transporte. Entre 2016 e 2021, o estado do Paraná captou cerca de R$ 367,3 milhões de recursos federais para o modal aquaviário voltados à infraestrutura marítima e dragagem de acesso (Brasil, 2025).

No Mato Grosso do Sul não foram identificados investimentos da União na subfunção orçamentária hidroviária para suporte a passageiros, cabendo ao município de Corumbá alocar recursos próprios para manutenção de seu atracadouro (Corumbá, 2026). Na Hidrovia do Rio Paraguai, o fluxo de embarcações é amplamente dominado pelo escoamento de commodities. As exportações fluviais representam 30,7% do peso líquido exportado pelo estado, com destaque absoluto para o transporte de minério de ferro extraído no Maciço de Urucum com destino a portos da Argentina e do Uruguai (Conte, 2024; Brasil, 2026a).

Sob a ótica turística, o Porto Geral de Corumbá e o Porto Carandá em Porto Murtinho operam como bases de embarque de cruzeiros fluviais pantaneiros, barcos-hotel e expedições de pesca esportiva. Contudo, o maior estrangulamento operacional é o acesso viário aos atracadouros, onde rampas públicas de lançamento e trapiches dependem de vias vicinais em leito natural que se tornam intransitáveis por atoleiros em dias chuvosos.

Mais ao sul, em Porto Murtinho, o Porto Carandá e os terminais graneleiros articulam o escoamento agrícola de exportação, enquanto a travessia internacional de balsa com Carmelo Peralta (Paraguai) atua como a porta de travessia fluvial do eixo da Rota Bioceânica.

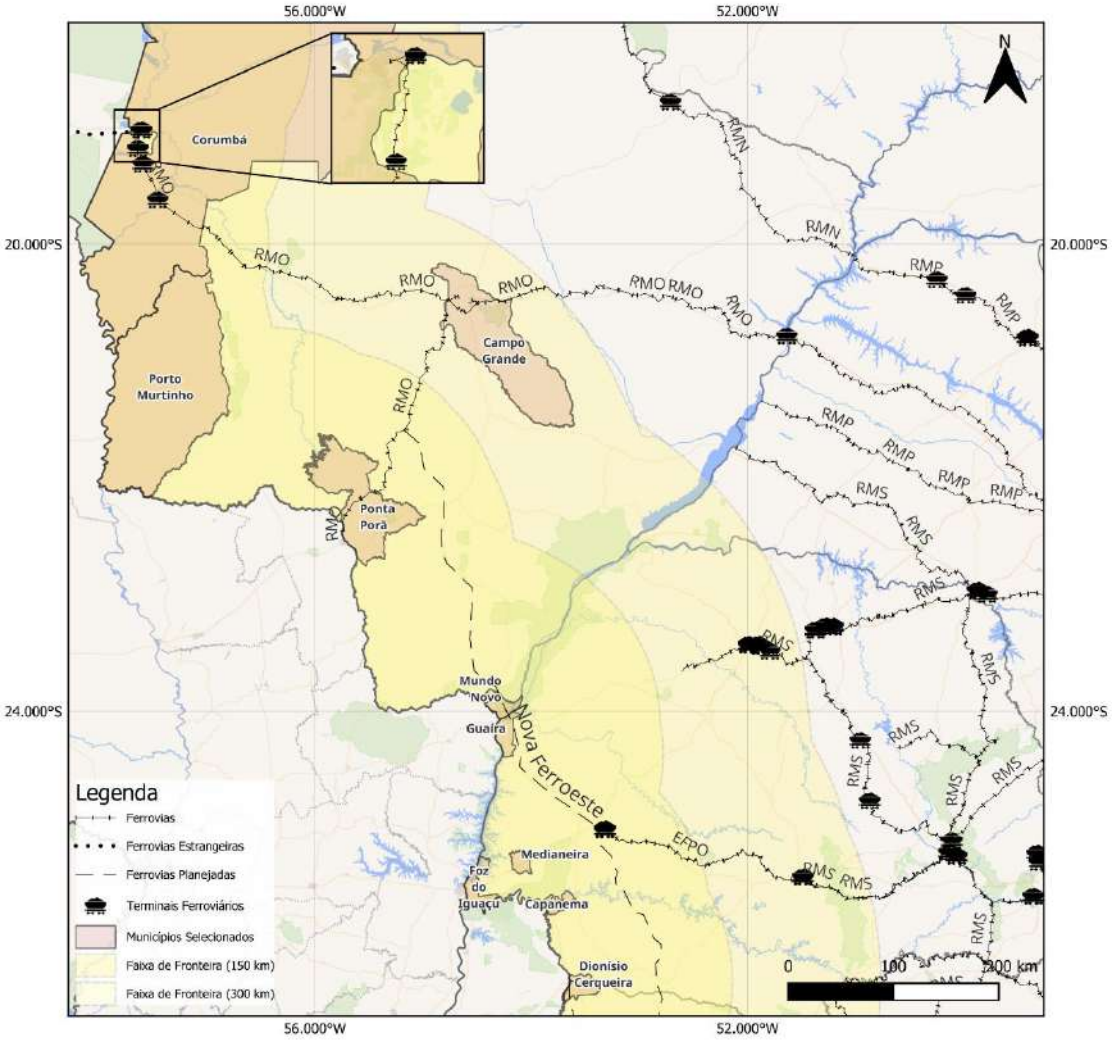
Na Bacia do Rio Paraná e no reservatório de Itaipu, a dinâmica aquaviária assume um perfil voltado ao turismo náutico de lazer, balneários de água doce e travessias transfronteiriças de passageiros. Destaca-se no Lago de Itaipu o Porto Britânia (em Pato Bragado), porto internacional que mantém uma linha regular diária de transporte de passageiros com Puerto Indio (Paraguai), configurando uma porta de entrada diária essencial para a mobilidade vicinal de trabalhadores, agricultores e visitantes no Oeste paranaense.

Em Guaíra, o cais municipal viabiliza o turismo em direção ao Parque Nacional de Ilha Grande e sustenta a travessia de passageiros com Salto del Guairá (Paraguai). Em Foz do Iguaçu, o atracadouro do Marco das Três Fronteiras opera passeios turísticos de

catamarã (Kattamaram) no encontro dos rios Iguaçu e Paraná, onde se teve a histórica travessia de balsa de Porto Meira para Presidente Franco (Paraguai).

A acessibilidade à região de estudo por via ferroviária apresenta um panorama marcado pela destinação exclusiva ao transporte de cargas pesadas e pela ausência de serviços regulares de transporte de passageiros em atividade. Diferentemente dos modais rodoviário e aéreo, que asseguram o fluxo contínuo de pessoas, a infraestrutura ferroviária regional cumpre um papel logístico e agroindustrial.

Mapa 13 - Traçado da Malha Ferroviária Regional



Nota: elaborado por Itaipu Parquetec com base em Ministério dos Transportes (2026) e IBGE (2024b).

Os trilhos e pátios ferroviários conectam os polos de Corumbá, Miranda, Aquidauana, Campo Grande, Maracaju e Ponta Porã, em Mato Grosso do Sul, e Cascavel e

Guarapuava, no Paraná. A malha ferroviária regional estrutura-se em torno de dois grandes eixos troncais históricos e operacionais. A Malha Oeste (Concessão Federal ANTT / Rumo – Mato Grosso do Sul) corresponde ao traçado histórico da antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB).

A Malha Oeste possui 1.973 km de extensão em bitola métrica (1.000 mm). Seu tronco principal estabelece a ligação bioceânica entre o interior paulista (Bauru e Araçatuba), Três Lagoas, Campo Grande, Aquidauana, Miranda e Corumbá, alcançando a fronteira boliviana em Puerto Quijarro. O Ramal de Ponta Porã estende-se a partir de Campo Grande, cruzando Sidrolândia, Maracaju e Dourados até a fronteira com Pedro Juan Caballero.

A operação atual concentra-se no escoamento de minério de ferro e manganês extraídos do Maciço de Urucum (Corumbá) e cargas agrícolas. A concessão da Malha Oeste encerrou-se em junho de 2026, sem nova licitação, e estão em execução estudos para nova concessão (Brasil, 2026d), voltados à repactuação de investimentos privados, recuperação da via permanente e retificação de traçados para ampliação da capacidade de transporte.

No território paranaense, a Ferroeste opera um corredor estadual de 248 km em bitola métrica entre o terminal rodoferroviário de Cascavel e a cidade de Guarapuava. Em Guarapuava, a linha conecta-se à Malha Sul da concessionária Rumo, articulando os fluxos ferroviários em direção a Ponta Grossa, Curitiba e ao Porto de Paranaguá. Trata-se de um dos principais canais de escoamento de grãos (soja e milho), farelos, carnes congeladas em contêineres refratários e insumos agrícolas das cooperativas do Oeste paranaense.

Entretanto, em relação ao transporte regular de passageiros de longa distância, a atividade foi extinta ao longo do processo de desestatização da Rede Ferroviária Federal (RFFSA) na década de 1990. Projetos de reativação com viés cultural e ecoturístico, a exemplo do histórico "Trem do Pantanal" (que operou no trecho Campo Grande –

Aquidauana – Miranda), encontram-se paralisados há mais de uma década devido a entraves operacionais e ao custo de manutenção da via singela compartilhada com composições de carga.

Além disso, os complexos arquitetônicos das antigas estações ferroviárias de Corumbá, Miranda, Aquidauana e Ponta Porã mantêm relevante valor histórico e patrimonial, configurando nós de grande potencial para projetos de requalificação urbana, museus ferroviários e eventuais serviços turísticos de curta distância em parceria com os municípios.

3.1.12. Diagnóstico: Como o turista chega aos territórios fronteiriços analisados

A partir da integração de dados de fontes oficiais, informações de tráfego e técnicas de modelagem espacial foi possível identificar as principais portas de entrada, os corredores de circulação, os níveis de acessibilidade e as características das diferentes redes de transporte que conectam os municípios da área de estudo. A leitura regional permitiu compreender não apenas as condições individuais dos municípios selecionados, mas também as relações de complementaridade e integração que estruturam a faixa de fronteira do Paraná e do Mato Grosso do Sul.

Os resultados evidenciam uma configuração territorial marcada pela forte concentração dos fluxos nos principais corredores rodoviários e nas portas de entrada de maior conectividade, especialmente nos eixos que articulam as fronteiras internacionais e os principais polos urbanos e turísticos.

Ao mesmo tempo, observa-se uma rede diversificada de acessos rodoviários, aéreos, aquaviários e ferroviários, com funções distintas e diferentes níveis de integração territorial. Essa diversidade constitui um importante ativo para o desenvolvimento turístico regional, embora ainda existam limitações de infraestrutura, frequência dos serviços, integração entre modais e condições de circulação que restringem o aproveitamento pleno desse potencial.

Também se observam diferenças significativas entre os estados. O Paraná apresenta maior densidade e capilaridade da rede rodoviária, favorecendo deslocamentos mais rápidos e uma maior integração entre municípios e polos turísticos.

No Mato Grosso do Sul, as maiores distâncias e a menor densidade da malha pavimentada tornam os deslocamentos mais longos e aumentam a dependência de determinados eixos estruturantes e rodovias estaduais. As próprias características das fronteiras influenciam essa dinâmica: enquanto no Paraná predominam fronteiras internacionais fluviais, no Mato Grosso do Sul os extensos trechos de fronteira seca e a presença de cidades gêmeas favorecem uma circulação transfronteiriça mais cotidiana e capilarizada.

A análise evidencia ainda que a fronteira não se constitui apenas como limite territorial, mas como espaço de conexão e circulação, no qual rodovias, pontes, rios, aeroportos, terminais e travessias articulam diferentes municípios, países e mercados. Foz do Iguaçu destaca-se como principal porta internacional e polo de distribuição de fluxos, enquanto outros municípios assumem funções complementares relacionadas ao turismo de natureza, ao turismo náutico, ao Pantanal, à Rota Bioceânica, às cidades gêmeas e às conexões com outros estados e países. Essa diversidade reforça a possibilidade de estruturar uma oferta turística regional integrada, ampliando a permanência e a dispersão dos visitantes para além dos destinos mais consolidados.

Por outro lado, os resultados demonstram gargalos que precisam ser enfrentados para que essa integração se efetive, especialmente nas travessias internacionais, nos acessos aos atrativos, na conectividade do transporte coletivo e aéreo e nas condições de algumas vias e estruturas de apoio. A diferença entre as velocidades teóricas e as condições reais de deslocamento também evidencia que a existência de uma conexão física não significa, necessariamente, acessibilidade turística efetiva.

Assim, o diagnóstico aponta para uma região que apresenta desigualdades de infraestrutura, mas também elevada diversidade territorial e potencial de integração turística. Mais do que analisar os municípios isoladamente, a perspectiva regional per-

mite identificar uma rede de destinos e conexões que pode ser fortalecida por investimentos em infraestrutura, qualificação dos acessos, integração dos modais e articulação transfronteiriça, favorecendo a construção de circuitos turísticos mais conectados e a ampliação dos benefícios do turismo para a faixa de fronteira.

3.2. Como o turista se desloca pelos territórios fronteiriços analisados

Após observar como é possível chegar até a região de fronteira no PR e no MS, cabe observar como é possível se deslocar dentro dessa faixa territorial. Se o acesso externo define as portas de entrada da região, a mobilidade interna determina a capacidade do turista de usufruir dos atrativos, permanecer mais tempo no destino, combinar municípios em um mesmo roteiro e vivenciar a experiência transfronteiriça.

Para entender como esse deslocamento acontece, cabe destacar que a faixa de estudo não é contínua nem homogênea. Na realidade, se articulam dois sistemas regionais distintos: O sistema do Oeste e Sudoeste Paranaense e o sistema Sul-mato-grossense.

No primeiro, as características principais são a malha viária de alta densidade, a presença de rodovias duplicadas, um relevo ondulado, polos agroindustriais e uma forte polarização exercida pelo polo turístico de Foz do Iguaçu. No segundo, as características são principalmente as extensas distâncias territoriais, planícies alagáveis e relevos cársticos[5], onde a circulação turística se dá em eixos de menor densidade, longos trajetos em pistas simples conectando polos de apelo ecológico e de compras, como Bonito, Corumbá e Ponta Porã.

Nesse contexto, identificam-se diferentes possibilidades de organização dos deslocamentos turísticos. De um lado, há as viagens de base regional, com deslocamentos

[5] O relevo cárstico é uma paisagem geológica formada pela dissolução química de rochas solúveis — principalmente calcário — pela ação da água da chuva levemente ácida.

nos quais o turista estabelece uma cidade-base e realiza passeios de curta ou média distância, retornando à mesma hospedagem, como pode ocorrer a partir de Bonito, Foz do Iguaçu ou Corumbá. De outro, há a possibilidade de realização de circuitos turísticos integrados, nos quais o deslocamento constitui parte da própria experiência, conectando diferentes municípios e atrativos ao longo de uma rota, como na rota Pantanal-Bonito ou no circuito de balneários do Lago de Itaipu.

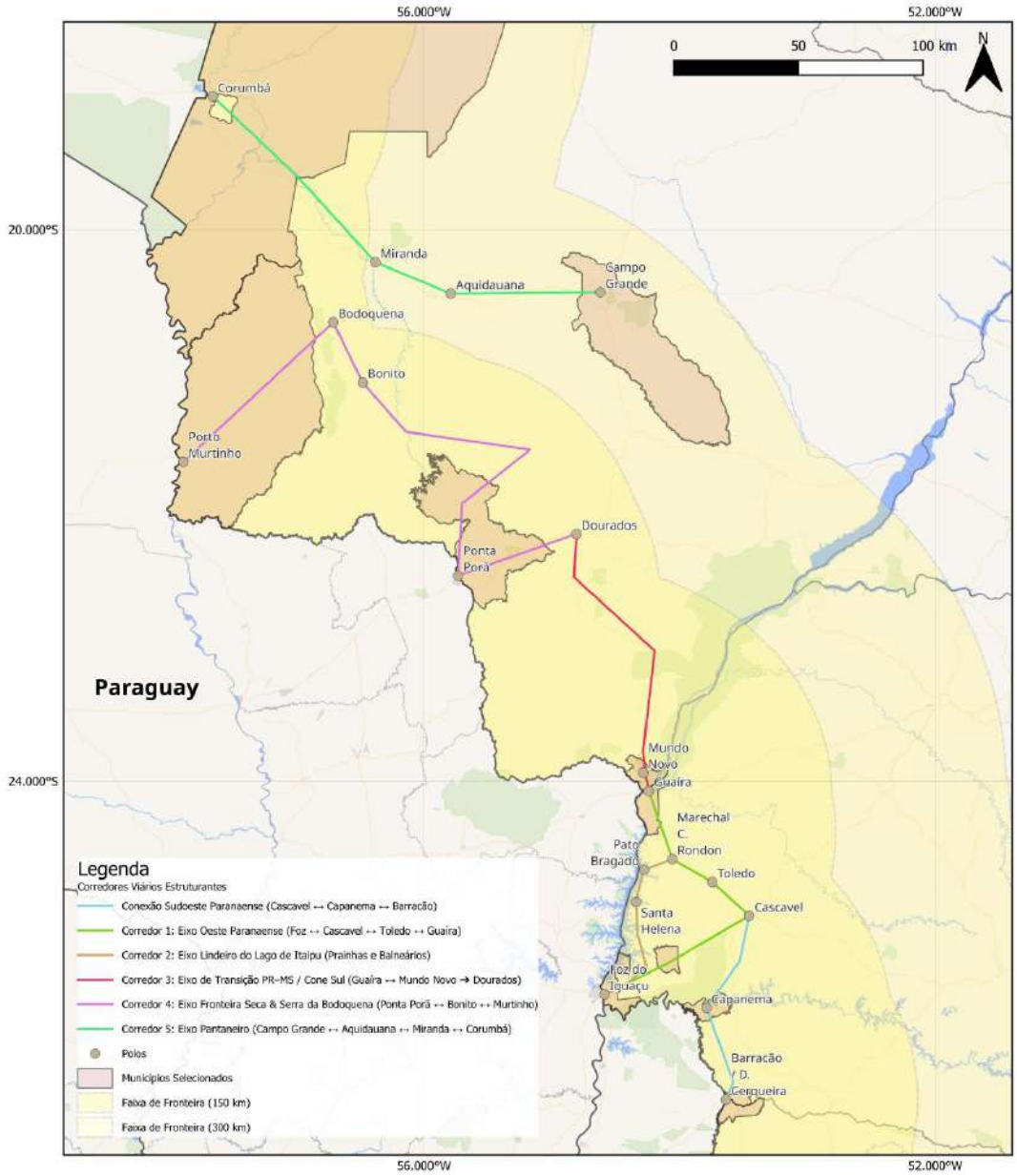
Em ambos os casos, a disponibilidade dos diferentes modais e as condições de conservação e funcionamento da infraestrutura utilizada nos deslocamentos são fatores fundamentais para viabilizar a circulação turística e a realização das experiências no território. Nesse sentido, esta seção apresenta o levantamento dos corredores estruturantes de transporte terrestre e dos fluxos que neles se estabelecem, bem como das rotas de circulação interna. Também são abordados o panorama do transporte coletivo intermunicipal, a conectividade e os deslocamentos regionais por via aérea e as possibilidades de circulação por outros modais, permitindo compreender como os diferentes meios de transporte estruturam os deslocamentos turísticos na região de estudo.

3.2.1. Corredores de transporte terrestre

A circulação interna pela faixa de fronteira se estrutura principalmente a partir de uma rede de rodovias federais e estaduais. Enquanto os fluxos de acesso externo se direcionam a nós específicos da malha, os corredores de circulação interna têm a função de distribuir os circulantes entre os polos emissores e receptores, interligar os núcleos urbanos aos atrativos mais distantes e permitir a transição entre os sistemas regionais do PR e do MS.

Como já citado, as regiões em estudo não possuem um circuito interno homogêneo de circulação viária, mas podem ser divididas em cinco corredores viários estruturantes: o eixo oeste paranaense (BR-277 e BR-163), o eixo lindeiro ao Lago de Itaipu (PR-488, PR-495 e PR-497), o eixo de transição entre o PR e o MS (BR-163 e ponte Ayrton Senna), o eixo de fronteira seca e Serra da Bodoquena (BR-463, MS-164, MS-384 e MS-178) e o eixo pantaneiro (BR-262, MS-184 e MS-228).

Mapa 14 - Corredores Viários Estruturantes



Nota: elaborado por Itaipu Parquetec com base em IBGE (2024b).

O eixo oeste paranaense tem um traçado principal que passa por Foz do Iguaçu, Santa Terezinha de Itaipu, Medianeira, Matelândia, Cascavel, Toledo, Marechal Cândido Rondon e Guaíra. Esse corredor é o de maior capacidade de tráfego e sofisticação física, além de interligar o polo turístico de Foz do Iguaçu ao principal centro distribuidor e entroncamento regional em Cascavel. A partir daí, o trecho se estende para o norte até

Guaíra, em que o segmento entre Cascavel e Marechal Cândido Rondon é em pista dupla pavimentada com acostamento, o que permite uma velocidade de circulação de até 100 a 110 km/h, e a chegada a Guaíra pela BR-163 é em pista simples.

Este trecho se complementa pelo eixo que se estende de Cascavel em direção a Barracão, passando por Santa Tereza do Oeste, Lindoeste, Capitão Leônidas Marques, Realeza, Capanema, Santo Antônio do Sudoeste e finalmente Barracão. Este eixo tem a função de dar acesso ao Sul do Parque Nacional do Iguaçu e conectar o Sudoeste do Paraná à fronteira com a Argentina e com o estado de Santa Catarina ao eixo oeste paranaense. Neste trecho, a BR-163 é de pista simples, assim como a PR-180, a PR-281 e a BR-280, vias pavimentadas que a complementam.

O eixo lindeiro ao Lago de Itaipu parte também de Foz do Iguaçu, passando por São Miguel do Iguaçu, Itaipulândia, Santa Helena, Entre Rios do Oeste, Pato Bragado e Marechal Cândido Rondon, onde se une ao eixo oeste paranaense.

O trecho funciona como um corredor turístico-cênico litorâneo de água doce, acompanhando as margens do reservatório de Itaipu, caracterizado, assim, como uma rota de acesso aos balneários artificiais, marinas públicas, portos, parques aquáticos e prainhas. As pistas são simples e pavimentadas, e em condições relativamente boas de circulação, com partes de pior qualidade, com curvas sinuosas e uma velocidade de circulação menor do que o eixo oeste paranaense.

O eixo de transição entre os estados do PR e do MS, considerado entre Guaíra e Dourados, passando por Mundo Novo, Eldorado, Itaquiraí, Naviraí e Caarapó, possui a função principal de unir as duas metades da faixa de fronteira e os polos turísticos no PR e MS. A partir de Dourados, encontra-se o eixo fronteira seca e serra da Bodoquena, que passa por Ponta Porã, Maracaju, Jardim, Bonito, Bodoquena e encerra em Porto Murtinho. Este eixo articula o turismo de compras de Ponta Porã ao principal polo de ecoturismo e turismo de águas cristalinas do país em Bonito e no Parque Nacional da Serra da Bodoquena, encerrando no portal brasileiro do que será a Rota Bioceânica sobre o rio Paraguai em Porto Murtinho. Caracteriza-se por rodovias estaduais e federais

de pista simples, pavimentadas em asfalto com trechos em obra (como na chegada a Porto Murtinho), ou trechos de estradas vicinais já próximos a alguns dos atrativos.

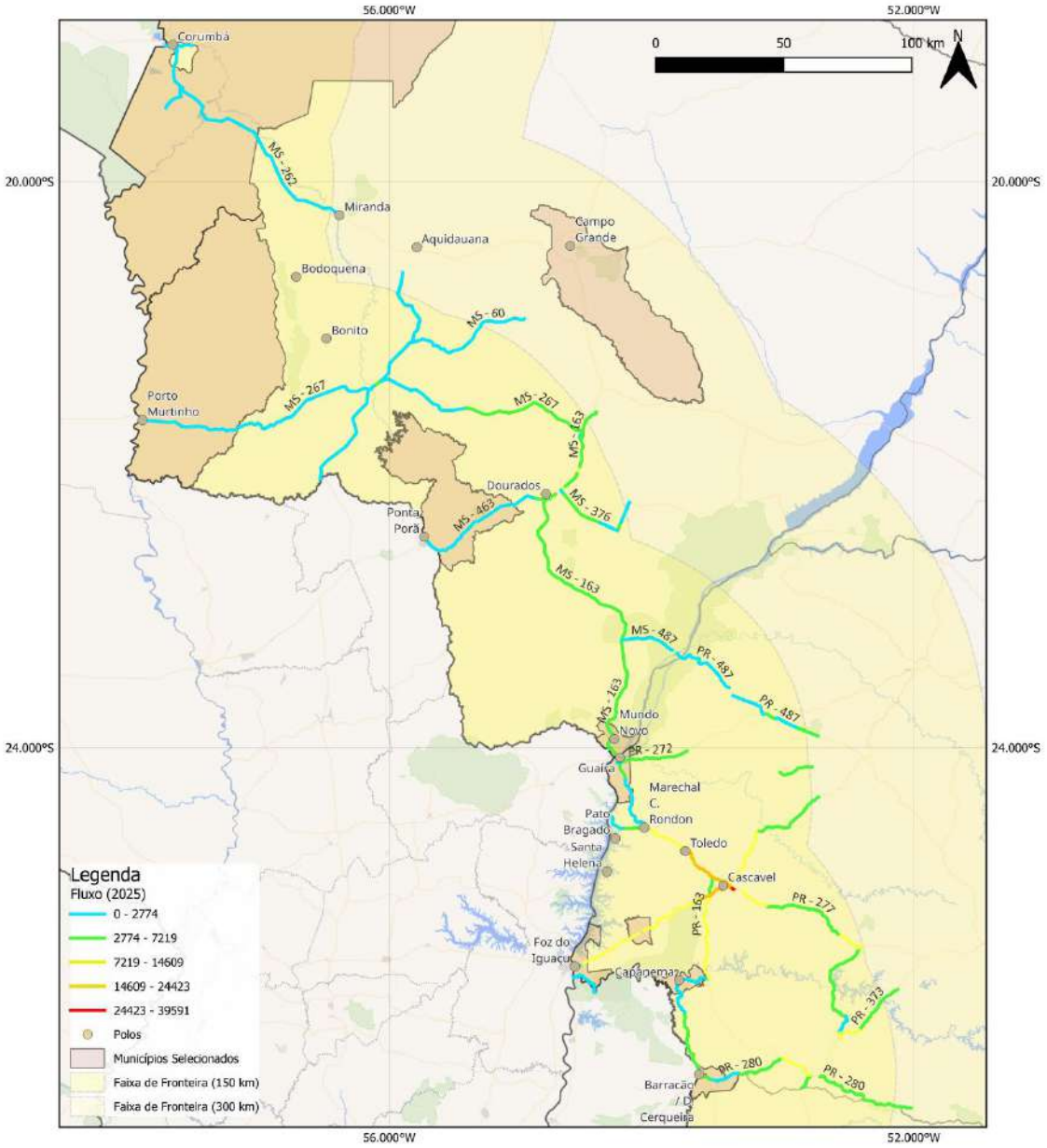
O eixo pantaneiro vai de Campo Grande, passa por Terenos, Aquidauana, Anastácio, Miranda, Passo do Lontra e chega a Corumbá. É a principal rota de penetração e contemplação da maior planície alagável do mundo e interliga a capital do estado aos polos receptores de turistas em pousadas pantaneiras ou fazendas e à cidade histórica portuária de Corumbá, que é base de cruzeiros e barcos-hotel no rio Paraguai. O desvio pela MS-184 pode ser feito como uma rota cênica de safari fotográfico com mais de 70 pontes de madeira sobre vazantes e corixos. O padrão da via é de pistas simples pavimentadas na BR-262 e com o leito natural de terra/cascalho na MS-184.

Comparando esses corredores é possível perceber uma evidente assimetria na capacidade de escoamento e velocidade de deslocamento entre as regiões norte e sul das áreas de estudo. Enquanto no oeste do PR há uma malha canalizada em eixos duplicados na BR-277 e na BR-163, a situação no MS é a de predominância de pistas simples com longas retas, ambos os casos bastante condicionados pela presença de veículos pesados, com uma escassez maior de pistas com acostamento no caso do MS em relação ao PR.

3.2.2. Fluxo terrestre nas regiões de estudo

Dando continuidade, esta seção procura responder onde o fluxo se efetiva na prática. A partir dos dados do Plano de Contagem Nacional de Tráfego, foi possível compreender o panorama da circulação local. Nessa análise, o primeiro ponto a chamar a atenção é a concentração de fluxo em Cascavel. Nos dados de 2025, que são os mais recentes, foram contabilizados cerca de 40 mil veículos por dia no Trevo das Cataratas e 22 mil no eixo Cascavel-Toledo.

Mapa 15 - Fluxo terrestre nas regiões de estudo



Nota: elaborado por Itaipu Parquetec com base em DNIT (2026a) e IBGE (2024b). Classes determinadas a partir do método de quebras naturais de Jenks.

Esse fluxo não se destina apenas ao direcionamento para o vetor de exportação e turismo que vai até Foz do Iguaçu, mas também concentra fluxos da circulação agroindustrial do norte do PR e de SP, bem como o escoamento de grãos e proteína animal. Entre Cascavel e Toledo, a rodovia funciona como um vetor de quase conurbação eco-

nômica entre as cidades de cerca de 45 km, o que canaliza diariamente milhares de trabalhadores, estudantes e o tráfego regional em geral, o que explica o trecho ser um dos mais movimentados de toda a faixa de fronteira.

Seguindo de Cascavel em direção a Foz do Iguaçu pela BR-277, o volume de veículos também é expressivo e regular ao longo de todo o corredor duplicado. O fluxo vai de 19,9 mil veículos por dia na saída de Santa Tereza do Oeste, oscila em torno de 12,7 mil entre Céu Azul e Matelândia, e sustenta 11,8 mil veículos diários no trecho entre São Miguel do Iguaçu e Santa Terezinha de Itaipu, até atingir 10,7 mil na aproximação final de Foz do Iguaçu.

Embora a BR-277 ofereça uma pista dupla moderna e de excelente fluidez em muitos trechos, onde o turista desenvolve facilmente velocidades de cruzeiro de até 100 ou 110 km/h, a chegada ao núcleo urbano de Foz do Iguaçu e às pontes internacionais impõe uma brusca quebra de ritmo. No perímetro conurbado da Tríplice Fronteira, o fluxo de turistas que busca os atrativos das Cataratas (BR-469) ou o Marco das Três Fronteiras passa a concorrer diretamente com o tráfego pesado de carretas graneleiras e frigoríficas do comércio exterior e com o intenso vai-e-vem diário de veículos de moradores e compristas cruzando a Ponte Internacional da Amizade em direção a Ciudad del Este.

No braço sul que parte de Cascavel em direção ao Sudoeste do Paraná, o fluxo também se mostra robusto na saída do planalto. A BR-163 registra cerca de 10 mil veículos por dia no trecho entre Lindoeste e o distrito de Santa Maria, arrefecendo à medida que desce o relevo acidentado em direção ao vale do Rio Iguaçu, em Capitão Leônidas Marques e Realeza. Mais ao sul, a BR-280 registra quase 9 mil veículos diários nas imediações de Marmeleiro, sendo importante para o escoamento e viagens que ligam polos como Francisco Beltrão e Pato Branco à fronteira de Barracão e Dionísio Cerqueira e ao estado de Santa Catarina.

No sistema sul-mato-grossense, o comportamento do tráfego muda. O ponto de contato interestadual sobre a calha do Rio Paraná, através da Ponte Ayrton Senna (BR-

163 entre Guaíra e Mundo Novo), registra um volume de 5,1 mil veículos por dia, funcionando como um canal de passagem de caminhões de grãos, veículos de turismo e moradores locais acessando o comércio paraguaio de Salto del Guairá.

A partir daí, em direção ao norte do estado, a circulação no MS deixa de ser uma malha densa e passa a ser mais linear, fortemente polarizada pela cidade de Dourados. Com 9,6 mil veículos por dia na BR-163 (na altura de Vila São Pedro) e cerca de 6 mil veículos no trecho entre Dourados e Caarapó, o município é o único do estado na faixa de fronteira a atingir volumes comparáveis aos do interior do Paraná.

Dourados funciona como um polo distribuidor, pois a partir deste município o tráfego se bifurca tanto para a BR-463 em direção a Ponta Porã e Pedro Juan Caballero, onde o Plano Nacional de Contagem de Tráfego registrou, em 2025, 1.651 veículos por dia no trecho entre Sanga Puitã e a fronteira, em Ponta Porã (DNIT, 2026a), em uma pista reta e plana que permite alta velocidade até a Linha Internacional, quanto para o noroeste através da BR-267, que registra 6,4 mil veículos diários em Maracaju, drenando o fluxo de safra e abrindo caminho para o polo de Bonito e Bodoquena.

No eixo pantaneiro, a BR-262 opera com volumes consideravelmente menores: em 2025, o Plano Nacional de Contagem de Tráfego registrou 1.439 veículos por dia no trecho entre o entroncamento com a BR-359 e a fronteira com a Bolívia, em Corumbá, e o maior volume do recorte analisado na seção de Corumbá chega a 3.519 veículos por dia (DNIT, 2026a). Embora com um número reduzido de veículos na pista, essa rodovia tem uma importância logística e turística vital. Construída em aterro sobre as planícies inundáveis, é o único acesso rodoviário contínuo que conecta a capital Campo Grande ao coração do Pantanal Sul, à navegação no Rio Paraguai e à fronteira com a Bolívia em Puerto Quijarro.

Neste percurso, encontram-se pistas abertas com velocidades médias reais entre 85 e 95 km/h, exigindo atenção à convivência com carretas de minério de ferro e à travessia constante de animais silvestres. Contudo, as contagens do DNIT medem apenas os veículos que passam, sem distinguir o tráfego logístico do deslocamento turístico. Para entender a relação entre a mobilidade viária e a dinamização econômica, foram

processados em ambiente SIG a sobreposição entre as manchas de calor do tráfego TomTom, os centroides da mancha de estabelecimentos comerciais turísticos com CNPJ ativo (Receita Federal, 2026) e os atrativos catalogados no Produto 3.

Essa correlação espacial evidenciou a existência de polos de alta aderência (Foz do Iguaçu e Bonito), onde o trânsito converge com a malha hoteleira e os atrativos estruturados; corredores de atrito de passagem (trechos da BR-163 em Barracão e Guaíra), onde carretas cruzam o território sem gerar paradas turísticas; e atrativos isolados em relação ao aspecto viário (áreas rurais de Porto Murtinho, Corumbá e Capanema), com valor paisagístico mas que permanecem à margem dos fluxos pela falta de acessos pavimentados.

3.2.3. Deslocamento terrestre via transporte coletivo

Diferente das linhas rodoviárias de longo curso que trazem o visitante das grandes metrópoles nacionais para a fronteira, o transporte coletivo dentro da faixa de estudo opera sob uma lógica estritamente regional, articulada sob dois regimes operacionais complementares: as linhas intermunicipais regulares (reguladas pela AGEMS no MS e pelo DER no PR) e as linhas interestaduais de travessia interna (reguladas pela ANTT). Nessa dimensão da análise também se observaram algumas diferenças entre os dois sistemas estaduais.

No oeste do PR, região de maior proximidade entre os municípios, é possível observar uma alta densidade e intervalos curtos em relação à possibilidade de viagens. Na listagem pública da ClickBus consultada em 24 de setembro de 2026, a ligação mais frequente entre as consultadas dentro da faixa de fronteira é a de Foz do Iguaçu com Medianeira, com 25 partidas em dia útil e cerca de 50 minutos de viagem (ClickBus, 2026b). Entre Foz do Iguaçu e Cascavel, são 21 partidas em dia útil, com duração a partir de 2 h 15 min e tarifas a partir de R$ 70,84 (ClickBus, 2026a). De Foz do Iguaçu a Toledo são seis partidas em dia útil, duas delas diretas, com duração a partir de 3 h 30 min e preços a partir de R$ 76,57.

Pelo eixo das cidades lindeiras ao Lago de Itaipu, não há viagem direta entre Guaíra e Foz do Iguaçu: as viagens à venda exigem baldeação e levam cerca de 10 horas, enquanto a ligação direta de Guaíra com Cascavel tem cinco partidas em dia útil e 3 h 45 min de viagem. No eixo do sudoeste do estado, há entre quatro e seis partidas diárias, com duração estimada em duas horas e quinze minutos e preços que partem de R$27,60, interligando os polos de serviços do sudoeste à fronteira argentina e ao estado de Santa Catarina.

No MS as viagens são de maior duração e bastante centralizadas em Campo Grande e Dourados. A linha mais movimentada na faixa de fronteira do estado é entre Dourados e Ponta Porã, com 12 partidas diárias, interligando Dourados à fronteira seca em duas horas de viagem, a partir de R$47,50. Entre Campo Grande e Bonito, há quatro partidas diárias regulares, com duração de cerca de 4 h 30 min e passagens a partir de R$ 127,73. Essa linha é de grande interesse turístico, por conectar a capital do estado ao principal polo turístico da região.

Entre Campo Grande e Corumbá, há 11 partidas em dia útil, com tempo de viagem a partir de 6 h 11 min e passagens a partir de R$ 195,00. Por fim, também há duas partidas diárias de Campo Grande a Porto Murtinho, com tempo de viagem a partir de 7 h 40 min e passagens a partir de R$ 223,73 (ClickBus, 2026a). Entre os estados, Campo Grande tem ligação direta com Guaíra, com 15 partidas em dia útil, e com Barracão e Dionísio Cerqueira, com uma partida cada.

3.2.4. Deslocamento via transporte aéreo

Enquanto o deslocamento por ônibus possui uma rede regular estruturada, a aviação comercial na região apresenta uma realidade distinta. A análise da base de dados oficiais da ANAC permite afirmar que a aviação comercial regular dentro da faixa de fronteira do PR e do MS é quase inexistente como modal de circulação interna.

No PR, o fluxo regional existe, mas sem conectar os municípios da faixa de fronteira entre si. Voos interligando Foz do Iguaçu (IGU), Cascavel (CAC) e Guaíra (GGJ) à capital do estado (Afonso Pena – CWB) são operados mais de uma vez por semana. O

perfil desses trechos varia conforme a demanda e a capacidade operacional de cada aeródromo. Nos dois primeiros casos, o serviço é prestado com jatos regionais e turboélices regionais. Já Guaíra é atendida apenas por turboélice sub-regional e apresenta um perfil de transportes voltado à logística de carga e correio, quando comparado aos dois outros aeródromos (ANAC, 2026).

Os aeródromos nacionais e internacionais do MS carecem de conexão com outras regiões do estado. O transporte comercial de passageiros na região é caracterizado pela ampla predominância de jatos regionais e não registra voos periódicos entre os municípios sul-mato-grossenses. Até 2024, o estado contava com voo regular entre Bonito (BYO) e Corumbá (CMG), não ocorrendo registros da operação até julho de 2025, mês de referência da série considerada. De maneira geral, esses aeródromos são caracterizados pela forte conexão com aeroportos de outras regiões brasileiras, como Campinas (Viracopos - VCP), São Paulo (Guarulhos - GRU e Congonhas - CGH) e Brasília (BSB) (ANAC, 2026).

No caso paranaense, a maior integração pode ser justificada por políticas estaduais voltadas ao setor aéreo. No estado, a legislação condiciona benefícios fiscais à instalação e operação de Centros Internacionais de Conexões de Voos (HUB) em aeroportos paranaenses, exigindo o cumprimento de metas operacionais específicas, tais como frequência mínima de voos regionais dentro do território estadual e voos internacionais, conforme previsto no Decreto estadual que regulamenta a matéria (Paraná, 2024).

Deste modo, a circulação aérea interna na faixa de fronteira resta restrita a voos não disponíveis comercialmente ou àqueles que exigem escala em algum grande centro aeroviário. Essas evidências apontam que a aviação regular nos dois estados atua mais como elo com os polos nacionais do que como instrumento efetivo de integração territorial regional.

3.2.5. Deslocamento interno via outros modais

Se os deslocamentos internos por via aérea já são escassos e passam por grandes pontos nodais externos, os deslocamentos de passageiros por via fluvial e ferroviária

não contam nem com a possibilidade de circulação desta forma. Embora a região seja margeada por alguns dos mais importantes cursos d'água da América do Sul (os rios Paraná, Paraguai e Iguaçu, além do reservatório de Itaipu), a circulação aquaviária não se configura como uma rede de transporte intermunicipal de passageiros. O modal atua quase que exclusivamente como produto turístico náutico fechado ou como pontos isolados de travessia, já mencionados anteriormente neste estudo.

Figura 3 - Terminal ferroviário de Corumbá (MS)



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

3.2.6. Conectividade turística física e digital nos municípios selecionados

A conectividade turística, em suas dimensões física e digital, constitui elemento fundamental para garantir o acesso aos destinos, a circulação pelo território e a realização das experiências turísticas. Enquanto a conectividade física está relacionada às condições de deslocamento, aos meios de transporte, à infraestrutura e à articulação entre diferentes pontos do território, a conectividade digital amplia as possibilidades de

acesso a informações, serviços, orientação, comunicação e transações ao longo da jornada do visitante. No âmbito da conectividade física, destacam-se os corredores turísticos, entendidos como eixos de circulação que articulam destinos, atrativos, equipamentos, centros urbanos e diferentes pontos de acesso, estruturando os fluxos turísticos no território. Esses corredores podem se constituir a partir da concentração de atrativos e serviços, da conexão entre municípios e regiões, da existência de infraestruturas de transporte ou da articulação de diferentes pontos de interesse ao longo de determinados eixos de deslocamento. O Ministério do Turismo reconhece a importância da mobilidade e da conectividade para o acesso aos destinos, regiões e áreas turísticas estratégicas, destacando a necessidade de integração dos modos de transporte e de melhoria das infraestruturas e serviços associados aos deslocamentos turísticos (MTur, 2024). Nesse contexto, a seguir é apresentado o levantamento e a análise dos corredores e da mobilidade turística nos municípios selecionados, e na sequência, a conectividade digital, analisada com base na distribuição espacial da cobertura móvel, nos indicadores do Índice Brasileiro de Conectividade (ANATEL) e na oferta de aplicativos de transporte nos municípios.

3.2.6.1. Corredores e mobilidade turística

Os corredores identificados nas regiões em estudo revelam que a mobilidade turística apresenta dinâmicas distintas entre os municípios analisados. A seleção e a delimitação desses corredores nos municípios destacados para o estudo são detalhadas em nota metodológica apresentada no Apêndice C. Quanto à sua função territorial, foram identificados diferentes tipos de corredores. Em alguns casos, predominam os deslocamentos de escala local, conectando hotéis, atrativos turísticos e demais equipamentos situados próximos aos centros urbanos. Em outros, os corredores desempenham papel intermunicipal ou regional, articulando os municípios às principais rodovias e aos fluxos provenientes de outras localidades. Também foram identificados corredores que conectam os centros urbanos às áreas rurais e naturais, possibilitando o acesso a atrativos situados em áreas rurais e unidades de conservação. Por fim, destacam-se os corredores

de caráter fronteiriço, que articulam as áreas urbanas brasileiras às aduanas, pontes internacionais e cidades dos países vizinhos.

Quadro 2 - Corredores de conexão turística nas regiões dos municípios de PR e MS

Tipo de corredor	O que conecta	O que revela sobre a mobilidade
Local	Hotéis, atrativos e serviços próximos	Deslocamentos de curta distância e maior integração entre os equipamentos turísticos
Intermunicipal / Regional	Centro, rodovias e municípios vizinhos	Entrada e distribuição dos turistas pelo território regional
Rural / Natural	Centro urbano, áreas rurais, rios, cachoeiras e unidades de conservação	Deslocamentos mais longos e, em geral, maior dependência de carro, transfer ou excursão
Fronteiriço	Centro, aduanas, pontes internacionais e cidades dos países vizinhos	Integração dos fluxos turísticos entre municípios e países

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

A primeira evidência são os corredores locais, presentes em destinos com maior concentração de atrativos e serviços em áreas urbanas, como Foz do Iguaçu, Campo Grande, Ponta Porã e Corumbá. Em Foz do Iguaçu, a Região Norte, estruturada em torno de Itaipu e da Vila A, apresenta um circuito relativamente integrado entre atrativos técnicos, ambientais e culturais. Em Campo Grande, os eixos do Centro Histórico e da Av. Afonso Pena articulam equipamentos culturais, espaços de lazer e atrativos urbanos.

Esses corredores demonstram a importância da proximidade entre os diferentes componentes da oferta turística, favorecendo deslocamentos mais curtos e maior integração entre os equipamentos.

Os corredores intermunicipais e regionais demarcam a entrada dos municípios e possibilidades de integração regional. A BR-277 em Foz do Iguaçu e Medianeira, assim como a BR-163 em Guaíra, Mundo Novo, Barracão e Dionísio Cerqueira, são exemplos de eixos que articulam os municípios aos fluxos provenientes de outras localidades. Nesses casos, as rodovias funcionam simultaneamente como portas de entrada e estruturas

de distribuição, a partir das quais os visitantes seguem para áreas centrais, meios de hospedagem e atrativos.

Essa configuração permite evidenciar que a conectividade turística não depende apenas da estrutura interna dos destinos, mas também da posição do município na rede regional de circulação.

Os corredores rurais e naturais conectam áreas rurais e atrativos turísticos naturais ao centro urbano, no qual o turista comumente se hospeda. Bonito e região[6] é o exemplo mais evidente, com o centro urbano funcionando como ponto de distribuição para atrativos como a Gruta do Lago Azul, Rio Sucuri, Rio da Prata, Buraco das Araras e Boca da Onça. Configuração semelhante aparece em Medianeira, Capanema, Guaíra, Mundo Novo e Corumbá.

Esses corredores revelam uma característica importante da mobilidade turística: a concentração dos serviços no centro não significa a existência de concentração dos atrativos turísticos ou mais visitados. O turista precisa se deslocar para áreas mais afastadas, o que aumenta a importância das condições das vias, da sinalização e da disponibilidade de transporte individual, *transfers* e excursões.

Outro ponto de destaque neste estudo diz respeito à fronteira terrestre e os corredores transfronteiriços com fluxos dos turistas. Em Foz do Iguaçu, destacam-se as pontes da Amizade e Tancredo Neves que conectam o Brasil ao Paraguai e à Argentina. Em Guaíra e Mundo Novo, a Ponte Ayrton Senna e a proximidade com Salto del Guairá estabelecem uma forte articulação Brasil–Paraguai. Em Barracão e Dionísio Cerqueira, a conexão com Bernardo de Irigoyen reforça a dimensão Brasil–Argentina. A mesma lógica aparece em Ponta Porã, na conexão com Pedro Juan Caballero, e em Porto Murtinho, na relação com o território paraguaio.

[6] Vale destacar que, na entrevista, o Prof. Fábio da UFMS citou que alguns atrativos são vendidos como localizados em Bonito, mas estão geograficamente localizados em outros municípios, como a cidade de Jardim – MS.

Posto isso, esses corredores evidenciam que, nos municípios de fronteira, a mobilidade turística pode ultrapassar os limites administrativos e nacionais, fazendo com que a experiência do turista seja construída entre diferentes cidades e países. A conectividade, nesses casos, está diretamente relacionada às condições de travessia, às aduanas, às vias de acesso e à integração entre os destinos.

Pensando na articulação e conectividade e nas distâncias entre os 12 municípios aqui estudados, a Figura 4 resume os principais deslocamentos inter-regionais através de rodoviárias.

Figura 4 - Conectividade entre municípios estudados



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Nota

. Distâncias: abaixo de 30 km consideradas curtas, até 100 km consideradas moderadas, entre 100 km e 200 km consideradas moderadas a longas, entre 200 km e 300 km consideradas longas e acima de 300 km consideradas muito longas.

Percebe-se que as maiores distâncias estão no estado do Mato Grosso do Sul. Entre a capital Campo Grande e a fronteira mais próxima, em Ponta Porã, são 191 km em linha reta, e até Porto Murtinho, 312 km, o que dificulta a conexão fronteiriça e a

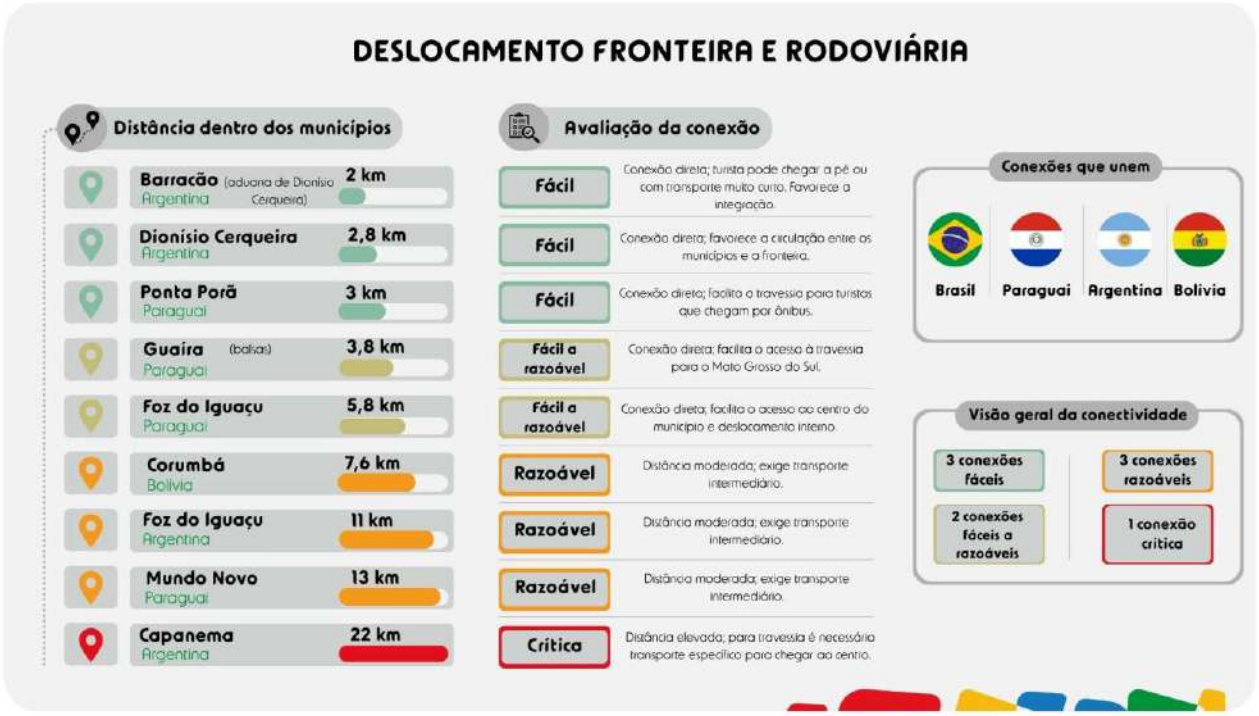
integração entre o aeroporto internacional e a fronteira terrestre. Ressalta-se que para o roteiro proposto ‘’Rota Bioceânica de Carro’’, no Produto 3, faz-se necessário planejar o deslocamento e a estada nos municípios para aproveitamento da rota, devendo ser considerado ao menos um dia e meio a dois dias. No levantamento de campo, um dos deslocamentos ocorreu entre Campo Grande e Ponta Porã (317 km por estrada; ver seção 4.1.10) em trechos com vias simples em muitos momentos do trajeto, dificultando o deslocamento.

Já na conexão fronteiriça e interestadual encontram-se distâncias muito próximas entre Guaíra (PR) e Mundo Novo (MS), ambos na fronteira imediata com o Paraguai. Outro destaque são os municípios de Barracão (PR) e Dionísio Cerqueira (SC) com aspecto urbano demarcado pela conurbação e intensidade de fluxos na fronteira interestadual, além disso, demarca-se a fronteira terrestre com a cidade de Bernardo de Irigoyen (Argentina) e toda a articulação integrada dos três municípios.

No que tange aos demais municípios do estado do Paraná investigados neste estudo, a maior distância encontrada ocorre para o município de Guaíra tanto de Capanema quanto de Foz do Iguaçu, todavia ainda uma distância moderada que permite a conexão e integração para um roteiro.

Do ponto de vista do turismo transfronteiriço, vale ressaltar a conectividade entre a fronteira terrestre dada pelas aduanas da receita federal brasileira e o ponto central de circulação no município.

Figura 5 - Deslocamento interno entre fronteira e centro urbano



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Nota. Distância até 3 km considerada fácil, entre 3 km e 7 km fácil a razoável, entre 7 km e 15 razoável, acima de 15 km crítica.

Percebe-se que algumas fronteiras terrestres são bastante próximas ao centro urbano e possibilitam a travessia por pedestres e conexão para a continuação da viagem, à medida que a distância é relativamente próxima entre aduanas e rodoviárias. No caso de Capanema a fronteira fica localizada mais distante do perímetro urbano, acima de 15 km, dificultando a conexão fronteiriça pelo turista e necessitando de transporte para o deslocamento. Mundo Novo também fica situado a uma distância maior de 10 km, porém ainda pode ser considerado um deslocamento razoável.

A combinação entre a distância da aduana à rodoviária e a disponibilidade de transporte público (pontos de ônibus/táxi) revela um panorama crítico para a experiência do turista que chega por via terrestre e deseja cruzar a fronteira. Apenas em Foz do Iguaçu foi relatada uma integração intermodal com pontos de táxi e moto-táxi e de ônibus regular, demarcando ainda a necessidade de planejamento prévio pelo turista para

o deslocamento entre a fronteira e o centro urbano, tanto em Foz do Iguaçu quanto nos demais municípios estudados.

A análise conjunta dos municípios permite identificar quatro padrões principais de conectividade turística, a saber: (i) concentrada em eixo turístico, (ii) a partir do centro urbano, (iii) estruturada por rodovias regionais e (iv) transfronteiriça, detalhados a seguir:

i) Conectividade concentrada em eixo turístico: é característica de destinos nos quais vários atrativos importantes estão organizados ao longo de um mesmo corredor. Foz do Iguaçu, especialmente no eixo da BR-469, Rodovia das Cataratas, constitui o exemplo mais evidente. Nesses casos, a proximidade entre atrativos, hotéis e serviços favorece a realização de múltiplas visitas em um mesmo deslocamento.

ii) Conectividade a partir do centro urbano: ocorre quando o centro concentra hospedagem, alimentação, comércio e serviços e funciona como ponto de distribuição para atrativos localizados em diferentes direções. Bonito é um exemplo representativo dessa configuração, assim como diferentes eixos identificados em Campo Grande.

iii) Conectividade estruturada por rodovias regionais: nessa configuração, uma rodovia exerce função de entrada e distribuição dos fluxos, conectando o município a outros destinos e, a partir dela, ramificando-se em acessos locais. BR-277 em Medianeira e BR-163 em municípios do Oeste do Paraná e da faixa de fronteira são exemplos dessa lógica.

iv) Conectividade transfronteiriça: caracteriza os municípios nos quais pontes, aduanas e rodovias internacionais possuem papel central na circulação. Foz do Iguaçu, Guaíra, Mundo Novo, Capanema, Barracão, Dionísio Cerqueira, Ponta Porã e Corumbá apresentam diferentes configurações desse padrão. Nesses casos, a fronteira deixa de ser apenas um limite territorial e passa a funcionar como elemento estruturador dos fluxos turísticos.

Por fim, pela análise interpretativa dos corredores, entende-se que a mobilidade turística dos municípios analisados é resultado da interação entre infraestrutura de acesso, localização dos atrativos, concentração de hospedagem, oferta de serviços e posição dos municípios nas redes regionais e internacionais de circulação. Os corredores identificados funcionam, portanto, como uma representação espacial dos principais fluxos potenciais de visitantes. Eles permitem compreender de onde o visitante chega, por onde circula, onde encontra infraestrutura de apoio e quais atrativos tende a combinar em sua experiência.

Os corredores revelam diferentes níveis de conectividade turística. Alguns apresentam elevada integração entre hospedagem, serviços e atrativos, outros dependem de deslocamentos mais longos ou de conexões rodoviárias e outros ainda são fortemente condicionados pela dinâmica da fronteira internacional. Isso pode variar devido a particularidade de cada destino turístico.

3.2.6.2. Conectividade digital nos municípios selecionados

A incorporação das tecnologias de informação e comunicação ao turismo alterou de forma estrutural a organização da atividade, deslocando a mediação da experiência para ambientes digitais que abrangem desde o planejamento da viagem até o compartilhamento posterior (Buhalis; Law, 2008). Nessa configuração, a conectividade deixa de constituir elemento acessório da oferta e passa a operar como infraestrutura de base, sobre a qual se assentam os serviços, a personalização e os processos de cocriação de valor que caracterizam os destinos turísticos inteligentes (Buhalis; Amaranggana, 2014).

A disponibilidade de acesso à rede, contudo, não se distribui de maneira uniforme no território. A literatura sobre exclusão digital demonstra que o acesso não constitui condição binária, organizando-se em níveis sucessivos que compreendem a disposição para uso, a posse de equipamentos e conexão, o domínio de competências e a apropriação efetiva das ferramentas disponíveis (Van Dijk; Hacker, 2003). Para Warschauer (2003), a superação das desigualdades digitais não decorre da simples am-

pliação da infraestrutura, dependendo da articulação entre recursos técnicos, competências e suporte social nos contextos locais. Aplicada ao turismo, essa estratificação implica que destinos formalmente atendidos por cobertura de telefonia móvel podem apresentar condições bastante distintas de integração aos circuitos digitais de comercialização e de atendimento ao visitante.

Em regiões de fronteira, essa dependência assume contornos específicos. O deslocamento internacional implica variação de operadora, de tarifa e de padrão de serviço, além de submeter o visitante a áreas de sobreposição de sinal em que a conexão pode migrar para redes de países vizinhos sem aviso, com efeitos sobre custo e continuidade do acesso. A proximidade da linha de fronteira, que constitui atrativo turístico em si, corresponde justamente às porções do território em que a estabilidade da conexão se mostra menos previsível.

O turismo de compras figura entre os principais motivadores de deslocamento na faixa de fronteira, sustentado pelo diferencial cambial e tributário entre os países limítrofes e concentrado em municípios como Foz do Iguaçu, Ponta Porã, Corumbá, Guaíra e Dionísio Cerqueira. Trata-se de um segmento particularmente dependente de conectividade, uma vez que envolve consulta de preços e de cotação em tempo real, a verificação de limites de cota aduaneira, o uso de meios de pagamento eletrônicos e transferências instantâneas, além de acesso a serviços de câmbio digital.

Nesse contexto, a oferta de Wi-Fi pelos próprios estabelecimentos comerciais, especialmente lojas e centros de compras localizados nas áreas de fronteira, constitui um importante recurso de suporte às transações. Essa prática foi observada, por exemplo, em Ciudad del Este, onde estabelecimentos comerciais disponibilizam conexão aos clientes e, em alguns casos, aceitam inclusive o Pix, meio de pagamento amplamente utilizado no mercado brasileiro. Essas iniciativas reduzem os efeitos de eventuais limitações da rede móvel e facilitam a realização das compras e dos pagamentos durante a permanência nas áreas comerciais. Entretanto, a dependência dessa infraestrutura disponibilizada pelos próprios estabelecimentos evidencia uma condição de conectividade territorialmente desigual: ao se afastar dessas áreas comerciais e dos principais pontos

de concentração do fluxo turístico, o visitante pode enfrentar instabilidade ou ausência de sinal, comprometendo o acesso a informações, serviços digitais, meios de pagamento e outros recursos necessários à continuidade de sua jornada. Dessa forma, a conectividade constitui não apenas um suporte à atividade comercial, mas um componente da infraestrutura turística de fronteira, cuja continuidade deve ser considerada ao longo de todo o percurso realizado pelo visitante.

Para o turismo de natureza e de aventura, segmentos predominantes em parte dos municípios analisados, a conectividade assume ainda função de segurança. Atividades realizadas em áreas afastadas dos núcleos urbanos, como flutuação, mergulho, trilhas e observação de fauna, pressupõem possibilidade de comunicação em situações de emergência. A ausência de sinal nessas áreas transfere risco ao visitante e responsabilidade operacional ao prestador de serviço local.

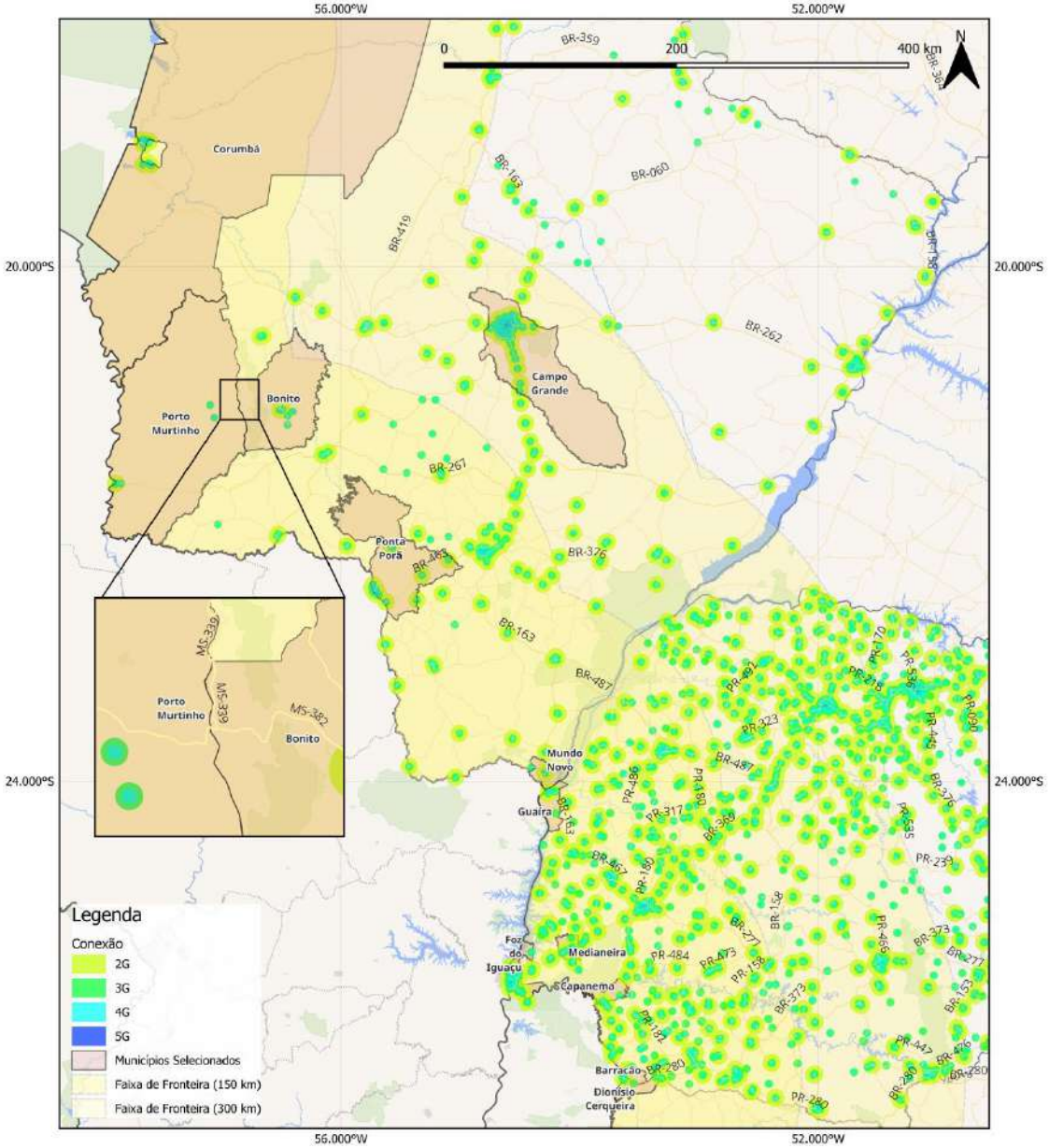
A conectividade também condiciona a estrutura da oferta. Meios de hospedagem, restaurantes e agências que operam sem acesso estável à rede enfrentam limitações para integrar sistemas de reserva, processar pagamentos eletrônicos, manter presença em plataformas de avaliação e participar de canais digitais de comercialização. A infraestrutura de telecomunicações opera, nesse sentido, como fator de inserção ou de exclusão do destino nos circuitos contemporâneos de distribuição turística.

A análise que se segue examina esse condicionante em três dimensões complementares. O Mapa 16 apresenta a distribuição espacial das áreas de provável cobertura de telefonia móvel no conjunto do recorte territorial, permitindo identificar padrões de concentração e de rarefação da infraestrutura em relação à malha rodoviária e aos limites da faixa de fronteira. A Figura 6 reúne os resultados do Índice Brasileiro de Conectividade para os municípios selecionados, acompanhado de seus componentes: densidade de acessos de telefonia móvel em tecnologia 4G e 5G por habitante; densidade de acessos de banda larga fixa com velocidade igual ou superior a 100 Mbps por habitante; percentual da população coberta por sinal 4G ou superior; adensamento de estações rádio-base por dez mil habitantes; existência de backhaul de fibra ótica no município; grau de competitividade da banda larga fixa e da telefonia móvel, ambos medidos pelo

inverso do índice de Herfindahl-Hirschman; e percentual de cobertura móvel em áreas passíveis de uso agrícola. A Figura 7 registra a disponibilidade efetiva de aplicativos de transporte em cada município, tomados como indicadores da presença de serviços digitais que dependem simultaneamente de infraestrutura de rede e de densidade de mercado. Nos municípios com intenso fluxo de compras, esses aplicativos cumprem função adicional de deslocamento entre áreas comerciais e pontos de travessia.

O encadeamento entre as três figuras permite distinguir níveis frequentemente tratados como equivalentes. O primeiro corresponde à existência de infraestrutura instalada no território. O segundo, à qualidade, à abrangência e à competitividade do serviço prestado. O terceiro, à conversão dessa infraestrutura em serviços digitais efetivamente acessíveis ao visitante. A comparação entre esses níveis evidencia que a presença de rede não garante, por si só, a disponibilidade de soluções digitais no destino, e que municípios com indicadores semelhantes de cobertura podem apresentar condições bastante distintas de atendimento ao turista.

Mapa 16 - Zonas de Cobertura para Telefonia Móvel nos Corredores Rodoviários



Fonte: Elaboração própria a partir de DNIT (2025), IBGE (2024b) e Conexis Brasil Digital (2025).

Nota: As áreas de provável cobertura foram representadas por polígonos circulares gerados a partir da localização de cada antena. O raio adotado variou conforme a geração tecnológica, segundo valores médios de referência em conformidade com distâncias de abrangência propostas por Wang e Shen (2023).

Como pode ser visualizado no Mapa 16, a distribuição das áreas de provável cobertura de telefonia móvel na porção meridional da faixa de fronteira brasileira apresenta descontinuidade acentuada no sentido leste-oeste. A transição ocorre nas proximidades do meridiano 54°W e não configura gradiente progressivo, e sim ruptura. Na

porção oriental, correspondente ao oeste do Paraná, a cobertura forma mancha praticamente contínua. Na porção ocidental, que abrange o Mato Grosso do Sul, o padrão se converte em núcleos isolados separados por extensas áreas sem registro de infraestrutura.

Essa descontinuidade indica que a faixa de fronteira, tomada como recorte territorial único, não corresponde a uma realidade homogênea no que se refere à infraestrutura de telecomunicações. Os dois estados analisados apresentam comportamentos opostos dentro do mesmo recorte legal de 150 quilômetros.

A cobertura se organiza segundo a malha rodoviária. Os núcleos de infraestrutura acompanham os eixos pavimentados, com destaque para as BR-163, BR-262, BR-267 e BR-277, além das rodovias estaduais MS-171 e MS-340. Nos trechos em que predominam vias sem pavimentação, situação recorrente na porção oeste do Mato Grosso do Sul, o entorno se apresenta desprovido de registros. A infraestrutura digital reproduz, portanto, a lógica da infraestrutura viária, atendendo prioritariamente ao deslocamento e não à ocupação do território.

Os principais centros urbanos aparecem como ilhas de cobertura. Campo Grande e Ponta Porã concentram densidade elevada de infraestrutura, sem que se observe transição gradual para as áreas circundantes. A ausência de gradiente sugere que a cobertura possui caráter pontual e urbano, com baixa capilaridade em direção às áreas rurais e aos distritos afastados das sedes municipais.

Do ponto de vista do turismo, o achado mais relevante reside na sobreposição entre as áreas de menor cobertura e os territórios de maior atratividade natural do Mato Grosso do Sul. Bonito e a Serra da Bodoquena, Porto Murtinho e Corumbá figuram entre as áreas mais rarefeitas do conjunto mapeado, ainda que constituam os principais destinos de turismo de natureza e de ecoturismo do estado. Configura-se relação inversa entre potencial turístico e disponibilidade de infraestrutura digital, com implicações diretas sobre meios de pagamento, comunicação de emergência em atividades de aventura, promoção digital dos atrativos e coleta de dados em campo.

Situação análoga se verifica em Porto Murtinho. O município constitui o ponto de partida brasileiro da Rota Bioceânica e está inserido em uma das porções de menor densidade de infraestrutura de todo o recorte analisado. A articulação entre o projeto de integração logística sul-americana e as condições atuais de conectividade do território de origem do corredor evidencia descompasso que merece atenção no planejamento da rota.

Figura 6 - Performance dos municípios analisados no Índice de Conectividade Brasileira de 2025

Índices de conectividade

Município	IBC	Cobertuta HHI SMP	Densidade HHI SMP	Cobertura HHI SCM	Densidade HHI SCM	Adensame Fibra	Cobertura área agrícolável
Foz do Iguaçu	78,33	99,96	83,19	67	76,97	100	73,62
Medianeira	77,04	98,6	74,72	60	82,88	100	99,1
Capanema	61,33	84,01	52,9	52	44,37	100	67,88
Barracão	64,42	86	50,09	9	64,29	100	87,19
Dionisio Cerqueira	70,37	82,97	62,95	63	69,19	100	82,71
Guaíra	68,19	98,31	64,35	65	46,48	100	69,74
Mundo Novo	56,99	93,49	58,43	51	26,57	100	50,59
Campo Grande	69	99,44	70,19	63	83,65	100	16,57
Bonito	55,19	84,26	71,38	50	14,08	100	7,08
Ponta Porã	58,67	89,84	64,44	55	35,89	100	17,25
Porto Murtinho	36,83	69,96	41,94	46	8,22	50	1,28
Corumbá	58,51	92,55	62,85	59	50,16	100	1,24

Fonte: elaboração do Itaipu Parquetec (2026), com base em ANATEL (2026).

Os resultados do Índice Brasileiro de Conectividade (ANATEL, 2026) para os municípios analisados apresentam amplitude de 41,50 pontos, variando de 36,83 em Porto Murtinho a 78,33 em Foz do Iguaçu. Nenhum município do conjunto se aproxima do limite superior da escala, o que indica margem de expansão em todas as localidades examinadas.

A comparação com os parâmetros nacionais permite situar o desempenho do recorte. Na edição de 2025, a média brasileira do índice foi de 55,35 pontos e a mediana

de 56,50, enquanto o conjunto dos 25% de municípios com menor desempenho registrou média de 45,01 pontos. Frente a esses valores, os municípios paranaenses e o catarinense do recorte apresentam desempenho superior ao padrão nacional, com escores que variam de 61,33 em Capanema a 78,33 em Foz do Iguaçu. Os municípios sul-mato-grossenses, por sua vez, concentram-se em torno da mediana nacional, entre 55,19 e 69,00 pontos, configurando situação de mediania e não de precariedade extrema.

A distribuição dos escores reproduz, em ordenação numérica, a descontinuidade leste-oeste identificada na distribuição espacial das áreas de provável cobertura. A média dos municípios do Paraná e de Santa Catarina alcança 69,95 pontos, contra 55,87 nos municípios do Mato Grosso do Sul, diferença de 14,08 pontos. Com exceção de Campo Grande, que ocupa a quarta posição do conjunto na condição de capital estadual, os municípios sul-mato-grossenses situam-se abaixo de quase todos os municípios paranaenses e o município catarinense do recorte. A convergência entre as duas figuras reforça a consistência do padrão observado.

Porto Murtinho constitui exceção no conjunto. O município registra 36,83 pontos, situando-se 18,36 pontos abaixo do penúltimo colocado e 8,18 pontos abaixo da média nacional do quartil inferior. Trata-se, portanto, de município inserido no estrato mais frágil da conectividade brasileira. O resultado se distribui de forma homogênea entre os componentes, com o menor valor do conjunto na densidade de acessos de banda larga fixa e o único registro incompleto no componente de fibra ótica, além de cobertura em área agricultável de 1,28 ponto. A situação assume relevância adicional considerando a posição do município como ponto de partida brasileiro da Rota Bioceânica.

Entre os componentes do índice, o percentual de população coberta por telefonia móvel apresenta reduzida capacidade de discriminação. Os valores variam de 69,96 a 99,96 pontos, com dez dos 12 municípios acima de 82 pontos. Considerado isoladamente, esse indicador sugeriria condição de cobertura praticamente universal. A discrepância em relação ao padrão observado na distribuição espacial decorre da natureza da

medida: o componente afere a parcela da população atendida, e a população se concentra nas sedes urbanas municipais. Municípios de território extenso e baixa densidade demográfica podem, dessa forma, apresentar elevada cobertura populacional e simultaneamente manter amplas porções do território sem atendimento, situação que caracteriza precisamente as áreas em que se localizam os atrativos naturais.

O componente de cobertura móvel em áreas passíveis de uso agrícola apresenta o comportamento mais discriminante do conjunto e o mais próximo do padrão territorial observado no mapa. Os municípios paranaenses e o catarinense registram valores entre 67,88 e 99,10 pontos, enquanto no Mato Grosso do Sul os resultados são substancialmente inferiores, com 17,25 em Ponta Porã, 16,57 em Campo Grande, 7,08 em Bonito, 1,28 em Porto Murtinho e 1,24 em Corumbá. Ainda que o indicador tenha sido concebido para aferir condições de conectividade voltadas à produção agropecuária, sua construção territorial o torna proxy útil da capilaridade da rede em áreas não urbanas, dimensão diretamente relevante para o turismo de natureza.

A densidade de acessos de banda larga fixa constitui limitação comum ao conjunto. Nenhum município ultrapassa 83 pontos nesse componente, e os menores valores se concentram justamente nos destinos de turismo de natureza, com 14,08 em Bonito e 8,22 em Porto Murtinho. Considerando que o componente contabiliza apenas acessos com velocidade contratada igual ou superior a 100 Mbps, o resultado indica limitação na disponibilidade de conexões de alta capacidade, condição relevante para a operação de meios de hospedagem, agências receptivas e demais empreendimentos que dependem de sistemas de reserva e de gestão em ambiente digital.

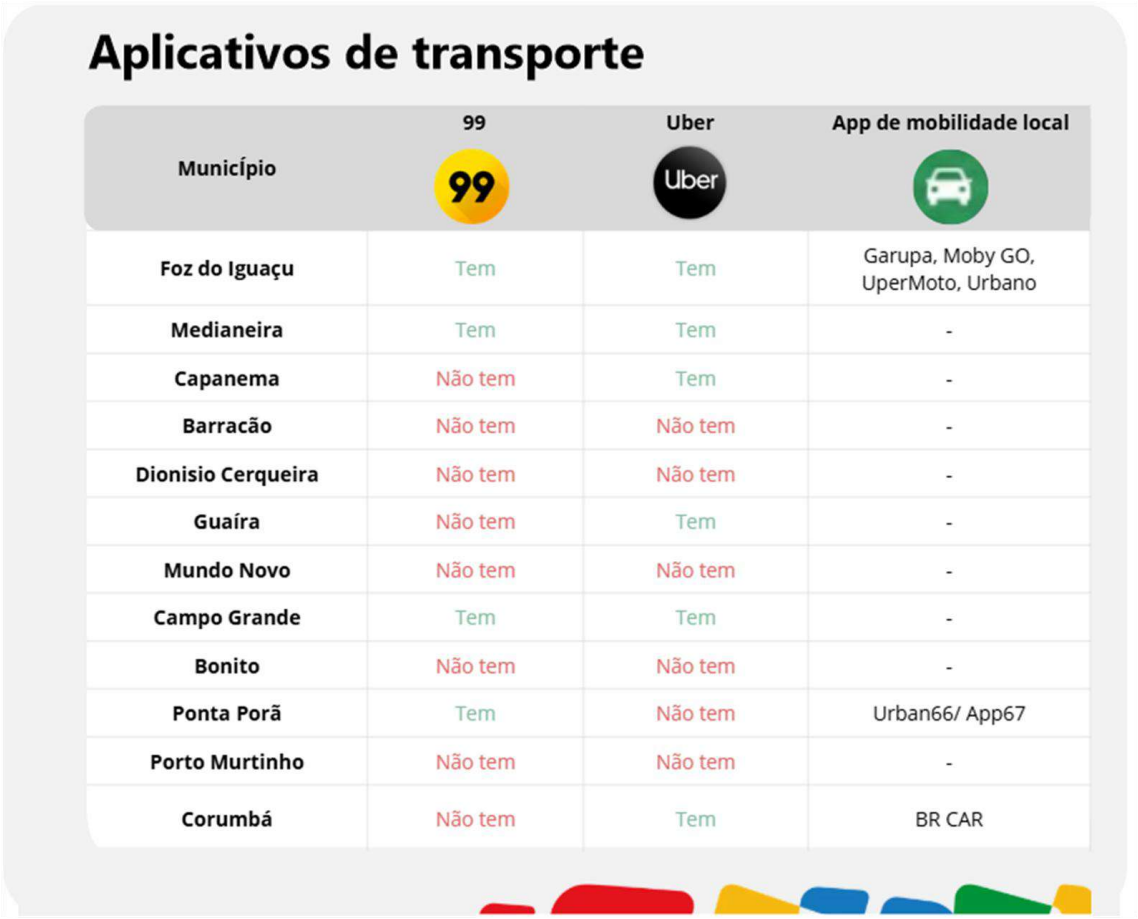
O componente de competitividade do serviço de comunicação multimídia revela concentração de mercado generalizada no recorte. Os valores se distribuem entre 46 e 67 pontos na maior parte dos municípios, patamar que indica pluralidade limitada de prestadores. Barracão constitui caso extremo, com nove pontos, resultado que aponta para mercado de banda larga fixa praticamente monopolizado. A situação assume relevância porque o município registra 64,29 pontos na densidade de acessos do mesmo serviço, valor intermediário no conjunto. A combinação indica que a disponibilidade de

conexão não decorre de disputa entre operadoras, e sim da atuação predominante de um único prestador. Contextos dessa natureza tendem a se associar a menor pressão sobre preço e a incentivos reduzidos ao investimento em qualidade, condição que afeta diretamente empreendimentos turísticos dependentes de conexão estável.

Esses dados evidenciam descompasso entre relevância turística e desempenho em conectividade. Bonito, destino consolidado de ecoturismo com fluxo internacional expressivo, registra 55,19 pontos, valor inferior à média e à mediana nacionais. Corumbá, principal porta de entrada do Pantanal Sul-mato-grossense, alcança 58,51 pontos. No Índice Brasileiro de Conectividade, ambos ficam abaixo de Campo Grande e de Ponta Porã: Corumbá ocupa a 9ª posição do recorte, acima de Mundo Novo e Porto Murtinho, e Bonito, a 11ª, acima apenas de Porto Murtinho. A ordenação do índice, portanto, não guarda correspondência com a hierarquia turística do território analisado.

Para além do levantamento e análise do Índice Brasileiro de Conectividade, foram levantados dados relativos à presença de aplicativos de transporte nos municípios analisados (Figura 7).

Figura 7 - Aplicativos de transporte nos municípios analisados



Aplicativos de transporte

Município	99	Uber	App de mobilidade local
Foz do Iguaçu	Tem	Tem	Garupa, Moby GO, UperMoto, Urbano
Medianeira	Tem	Tem	-
Capanema	Não tem	Tem	-
Barracão	Não tem	Não tem	-
Dionisio Cerqueira	Não tem	Não tem	-
Guaíra	Não tem	Tem	-
Mundo Novo	Não tem	Não tem	-
Campo Grande	Tem	Tem	-
Bonito	Não tem	Não tem	-
Ponta Porã	Tem	Não tem	Urban66/ App67
Porto Murtinho	Não tem	Não tem	-
Corumbá	Não tem	Tem	BR CAR

Fonte: elaboração própria, com base na utilização dos aplicativos listados.

Nota: A disponibilidade de todas as plataformas foi verificada mediante execução dos aplicativos com endereço de referência localizado na área central de cada município. As plataformas de alcance nacional foram testadas em todos os municípios do recorte; as demais foram previamente identificadas por meio de pesquisa em fontes abertas e submetidas ao mesmo procedimento de verificação, razão pela qual sua identificação não assegura exaustividade. A verificação registra a oferta de serviço no ponto consultado, sem aferir abrangência no restante do território municipal, número de prestadores ativos, horários de operação ou qualidade do atendimento. A presença de plataformas digitais apresenta elevada volatilidade, sujeita a alterações nas estratégias comerciais dos operadores.

O levantamento da presença de aplicativos de transporte foi realizado mediante execução dos próprios aplicativos, com definição de endereço de referência situado na área central de cada município e registro da existência ou não de oferta de serviço para aquela localização. As plataformas de alcance nacional foram verificadas em todos os municípios do recorte. As demais plataformas foram previamente identificadas por

meio de pesquisa em fontes abertas e submetidas ao mesmo procedimento de verificação, de modo que sua etapa de identificação, de natureza exploratória, não assegura exaustividade, ainda que os registros apresentados tenham sido confirmados diretamente nos respectivos aplicativos.

A presença dos aplicativos de transporte é desigual. Entre as plataformas nacionais, a Uber opera em seis municípios e a 99, em quatro. Apenas Foz do Iguaçu, Medianeira e Campo Grande contam simultaneamente com as duas plataformas nacionais de transporte, enquanto cinco municípios não dispõem de nenhuma delas.

A comparação com os resultados do Índice Brasileiro de Conectividade evidencia que a disponibilidade de serviços digitais não decorre diretamente da qualidade da infraestrutura instalada. Dionísio Cerqueira, terceiro colocado do recorte no índice, não dispõe de nenhuma das plataformas nacionais de mobilidade. Corumbá, com 58,51 pontos, conta com a Uber e ainda com solução local adicional. Bonito, com 55,19 pontos, não dispõe de aplicativo de transporte (Uber ou 99). A presença de rede constitui, portanto, condição necessária, mas não suficiente para a oferta de serviços digitais, que responde igualmente ao porte do mercado local e à estratégia de expansão das plataformas.

Porto Murtinho não dispõe de aplicativo de transporte de qualquer natureza (Uber, 99 ou aplicativos locais). O resultado converge com sua posição nas duas figuras anteriores, em que o município está entre as áreas de menor cobertura provável de telefonia móvel e registra o menor escore do recorte no Índice Brasileiro de Conectividade, embora lidere o conjunto no adensamento de estações, situando-se abaixo da média nacional do quartil inferior. A consistência entre as três dimensões analisadas caracteriza situação de exclusão digital que não se restringe à infraestrutura física, alcançando também a camada de serviços efetivamente acessíveis ao visitante (ver seção 4.1.11).

O caso de Bonito merece destaque pela relação com a atividade turística. O município constitui destino consolidado de ecoturismo, com fluxo internacional significativo e oferta de atrativos distribuída em propriedades rurais situadas a distâncias variá-

veis da sede urbana. A ausência de aplicativos de mobilidade implica dependência integral de transporte próprio, de transfer contratado junto às agências receptivas, táxi convencional ou carro alugado, com efeitos sobre o custo e a autonomia de deslocamento do visitante. Cabe registrar que a verificação foi realizada com referência à área central do município, de modo que a indisponibilidade constatada se refere ao ponto de maior probabilidade de atendimento, não se estendendo necessariamente a condições mais favoráveis nas áreas rurais em que se localizam os atrativos.

A oferta de plataformas complementares de mobilidade concentra-se nos municípios de maior fluxo transfronteiriço. Foz do Iguaçu registra quatro aplicativos dessa natureza, Ponta Porã dispõe de dois e Corumbá, de um. Os três municípios integram os principais eixos de deslocamento internacional do recorte e concentram fluxo expressivo associado ao turismo de compras. A presença simultânea de plataformas nacionais e complementares em Foz do Iguaçu indica mercado com maturidade suficiente para sustentar múltiplos operadores, enquanto em Ponta Porã e Corumbá as soluções adicionais ocupam lacunas deixadas pela cobertura parcial das plataformas de maior alcance.

As três figuras permitem distinguir os níveis de conectividade tratados na abertura desta seção. A infraestrutura instalada, representada na distribuição espacial das áreas de provável cobertura, apresenta descontinuidade acentuada entre as porções leste e oeste do recorte. Os indicadores agregados de qualidade e abrangência do serviço reproduzem essa descontinuidade em ordenação numérica, ainda que revelem cobertura populacional elevada mesmo nos municípios de menor desempenho. A camada de serviços digitais efetivamente disponíveis, por sua vez, não acompanha de forma linear os dois níveis anteriores, respondendo à conjugação entre infraestrutura, porte do mercado local e decisão comercial dos operadores. Destinos turísticos de relevância consolidada podem, dessa forma, apresentar cobertura de rede adequada e simultânea indisponibilidade dos serviços digitais que estruturam a experiência contemporânea de viagem.

3.2.6.3. Análise conjunta da mobilidade e da conectividade

As dimensões analisadas incidem sobre os mesmos trechos do território. Os corredores que exigem deslocamentos mais longos, por conectarem sedes urbanas a atrativos situados em áreas rurais, coincidem com as porções em que a cobertura se apresenta mais rarefeita. A demanda por suporte digital cresce, portanto, na razão inversa de sua disponibilidade: orientação no trajeto, informação sobre o atrativo, meios de pagamento e comunicação de emergência tornam-se mais necessários à medida que o sinal se torna menos previsível.

O contraste entre os estados analisados evidencia que a mesma lógica territorial produz resultados distintos. No oeste do Paraná e em Dionísio Cerqueira, a menor extensão dos deslocamentos e a maior densidade da malha viária fazem com que a coincidência entre corredor e cobertura opere favoravelmente, ainda que subsistam restrições relativas à competitividade de mercado e à oferta de serviços digitais. No Mato Grosso do Sul, os corredores alcançam distâncias superiores e atravessam áreas de baixa densidade demográfica, condição em que a mesma coincidência amplia a exposição a trechos sem suporte digital. A faixa de fronteira, tomada como recorte único, comporta assim situações que demandam respostas diferenciadas, uma vez que o problema não se apresenta com a mesma natureza nos dois casos.

Os instrumentos disponíveis captam essa condição de forma parcial. Concebidos para orientar políticas de universalização, os indicadores nacionais respondem a quantos habitantes dispõem de acesso, questão distinta daquela que interessa ao turismo, cujo objeto é a continuidade da conexão ao longo do percurso. Municípios de território extenso podem, por essa razão, registrar desempenho satisfatório nos indicadores agregados e manter seus principais atrativos fora de alcance, sem que a divergência seja percebida por quem consulta apenas o resultado consolidado do índice.

Decorre daí que a conectividade turística constitui atributo do percurso, e não da sede municipal. Os corredores identificados neste estudo delimitam os trajetos efetivamente percorridos entre pontos de entrada, meios de hospedagem e atrativos, e é sobre eles que a aferição da conectividade produz informação útil ao planejamento. A

infraestrutura de telecomunicações passa a ser tratada, nesse enquadramento, no mesmo nível da pavimentação e da sinalização das vias de acesso, como componente da infraestrutura turística e não como serviço acessório a ela.

3.2.7. Diagnóstico: como o turista se desloca nos territórios fronteiriços analisados

O deslocamento turístico pela faixa de fronteira ocorre predominantemente por via terrestre e se estrutura a partir de corredores que conectam os principais polos turísticos, centros urbanos, áreas rurais, atrativos e pontos de travessia internacional. Embora os municípios analisados apresentem dinâmicas próprias, esses deslocamentos revelam uma rede regional articulada por cinco grandes eixos: o oeste paranaense, o entorno do Lago de Itaipu, a transição entre Paraná e Mato Grosso do Sul, a fronteira seca e a Serra da Bodoquena e o eixo pantaneiro.

No Paraná, destaca-se a maior densidade e capilaridade da rede, especialmente no eixo da BR-277, que conecta Foz do Iguaçu a Cascavel e aos demais municípios do Oeste, e nos corredores associados ao Lago de Itaipu e ao Sudoeste. Esses eixos concentram fluxos mais intensos e apresentam melhores condições de circulação, favorecendo a integração entre municípios e a combinação de diferentes atrativos em uma mesma viagem. Foz do Iguaçu ocupa posição estratégica nesse sistema, funcionando simultaneamente como principal porta de entrada internacional, polo turístico e distribuidor de fluxos para os demais municípios da região.

No Mato Grosso do Sul, os deslocamentos são mais longos e concentrados em poucos eixos estruturantes, com Dourados e Campo Grande exercendo importante função de distribuição. A partir desses centros, os visitantes se dirigem principalmente a Ponta Porã, Bonito, Serra da Bodoquena, Porto Murtinho e Corumbá. A predominância de rodovias de pista simples e as maiores distâncias entre os destinos tornam a circulação mais dependente das condições das vias e do transporte individual ou contratado.

Os dados de circulação confirmam essa concentração. Os maiores volumes estão associados aos principais eixos econômicos e turísticos, especialmente no entorno de Cascavel, na BR-277 em direção a Foz do Iguaçu e nos acessos a Dourados. Entretanto,

volume elevado de tráfego não significa necessariamente maior geração de fluxos turísticos. Alguns corredores apresentam forte circulação logística e de veículos pesados, funcionando predominantemente como áreas de passagem, enquanto outros estabelecem maior proximidade entre o fluxo rodoviário, a oferta turística e os atrativos. Foz do Iguaçu e Bonito destacam-se nesse último padrão, enquanto áreas rurais de Porto Murtinho, Corumbá e Capanema apresentam atrativos relevantes, mas maior isolamento em relação aos principais fluxos.

O transporte coletivo rodoviário constitui a principal alternativa ao automóvel para os deslocamentos intermunicipais, mas sua oferta também reproduz as diferenças territoriais identificadas. No Paraná, as menores distâncias e a maior frequência de viagens favorecem a circulação entre Foz do Iguaçu, Cascavel, Toledo e os municípios do entorno. No Mato Grosso do Sul, as viagens são mais longas e concentram-se nos eixos Campo Grande–Bonito, Campo Grande–Corumbá, Dourados–Ponta Porã e Campo Grande–Porto Murtinho. Assim, embora exista uma rede regular de transporte coletivo, sua capacidade de promover a integração turística regional é limitada pela frequência, pelo tempo de viagem e pela concentração das conexões em poucos centros.

A aviação comercial, por sua vez, apresenta papel reduzido na circulação interna. Os aeroportos atuam principalmente como pontos de conexão com grandes centros nacionais, e não como uma rede regional integrada entre os municípios da faixa de fronteira. Da mesma forma, os modais ferroviário e hidroviário não constituem alternativas regulares de transporte intermunicipal de passageiros, sendo utilizados principalmente para cargas, travessias pontuais ou experiências turísticas específicas.

No âmbito local, os deslocamentos assumem características distintas conforme a configuração de cada destino. Em municípios como Guaíra e Corumbá, cujos destinos estão, em média, a cerca de 4 km do centro da oferta, a concentração de atrativos, hospedagem, alimentação e serviços em áreas urbanas favorece deslocamentos relativamente curtos. Em destinos como Porto Murtinho, Bonito, Foz do Iguaçu e Capanema, com distâncias médias entre 8,4 km e 18 km, os atrativos encontram-se mais dispersos,

frequentemente em áreas rurais ou naturais, aumentando a dependência de automóveis, locação de veículos, táxis, transfers e excursões. Essa característica é particularmente relevante para o turismo de natureza, no qual o acesso aos atrativos constitui parte importante da experiência e pode representar uma barreira à autonomia do visitante.

Nos municípios fronteiriços, o deslocamento turístico também ultrapassa os limites nacionais. Pontes, aduanas e vias internacionais conectam Foz do Iguaçu a Ciudad del Este e Puerto Iguazú, Ponta Porã a Pedro Juan Caballero, Guaíra e Mundo Novo ao Paraguai, Barracão e Dionísio Cerqueira à Argentina e Corumbá a Puerto Quijarro, na Bolívia. Nesses casos, a fronteira deixa de funcionar apenas como limite territorial e passa a integrar a própria experiência turística, especialmente nos deslocamentos associados ao turismo de compras, à visitação de atrativos e à realização de circuitos binacionais.

De forma geral, a análise demonstra que o turista se desloca pela faixa de fronteira predominantemente por rodovias, a partir de alguns corredores estruturantes e de polos que funcionam como pontos de distribuição. A maior integração ocorre onde há combinação entre boa infraestrutura viária, concentração de serviços, oferta de transporte e proximidade entre atrativos. Em contrapartida, os destinos mais afastados, sobretudo aqueles inseridos em áreas rurais e naturais, apresentam maior dependência do transporte individual ou de serviços turísticos contratados.

A mobilidade turística regional, portanto, não é determinada apenas pela existência de vias de acesso, mas pela capacidade de essas vias conectarem efetivamente portas de entrada, municípios, atrativos, serviços e áreas de fronteira. Nesse sentido, as diferenças de infraestrutura entre Paraná e Mato Grosso do Sul constituem um importante condicionante, mas também revelam oportunidades de integração. O fortalecimento dos corredores existentes, a melhoria dos acessos aos atrativos, a ampliação das alternativas de transporte coletivo e a articulação entre os diferentes modais podem favorecer a formação de circuitos regionais, ampliar a permanência dos visitantes e distribuir os fluxos para além dos destinos já consolidados.

3.3. O que Está Mudando? Panorama de Investimentos Futuros e Cenários Territoriais

A faixa de fronteira brasileira apresenta especificidades territoriais que precisam ser consideradas antes da análise das condições de infraestrutura, dos investimentos e da dotação orçamentária. Nesses territórios, a infraestrutura de transportes não atende apenas aos deslocamentos internos, mas participa diretamente das conexões internacionais e das relações cotidianas entre países. Nesse contexto, uma via que, em outro território, poderia exercer apenas uma função arterial ou de ligação regional pode constituir, na faixa de fronteira, o principal acesso a uma aduana ou o último trecho de circulação em território brasileiro antes da entrada em outro país. Da mesma forma, uma ponte internacional assume simultaneamente funções de infraestrutura de transporte, conexão fronteiriça, controle aduaneiro e, em determinados casos, de elemento de interesse turístico e paisagístico.

Essa condição produz efeitos diretos sobre o turismo fronteiriço, uma vez que o turista não percebe as diferentes esferas administrativas e institucionais responsáveis pela infraestrutura ao longo de sua jornada. Para o turista, o deslocamento constitui uma experiência contínua, independentemente de a via, o terminal, a ponte, a aduana ou os equipamentos de apoio serem de responsabilidade federal, estadual ou municipal. Dessa forma, compreender as condições atuais e as transformações previstas para esses territórios requer uma abordagem integrada, capaz de reunir, em um mesmo panorama, as intervenções e os investimentos provenientes de diferentes esferas de governo e instituições.

Nesse sentido, esta seção complementa o levantamento da mobilidade e da conectividade turística nos 12 municípios selecionados, concentrando-se nas principais obras, projetos, investimentos e intervenções de infraestrutura previstos, em execução ou recentemente concluídos, e em seus potenciais efeitos sobre os deslocamentos e a dinâmica turística fronteiriça. O levantamento é organizado por modal e contempla intervenções identificadas nas diferentes escalas de governo, independentemente da esfera responsável por sua execução.

Enquanto as seções anteriores analisaram as condições atuais de mobilidade e conectividade turística, incluindo as principais rotas de acesso e os aeroportos existentes e previstos em programas governamentais e de integração, como o Novo PAC, as Rotas de Integração Sul-Americana e o Programa de Concessões, esta seção concentra-se nas transformações projetadas para a infraestrutura e naquelas já em curso que poderão modificar as condições de acesso, circulação e conexão dos municípios estudados com outras regiões do país e com os países limítrofes. Dessa forma, a análise articula a infraestrutura existente às intervenções futuras e em desenvolvimento, permitindo identificar possíveis mudanças na dinâmica dos deslocamentos e suas implicações para o turismo fronteiriço, em consonância com o escopo estabelecido para o Produto 04.

Para a composição desse panorama, foram consolidadas três frentes de levantamento: i) a primeira corresponde à pesquisa de fontes federais, incluindo relatórios do Ministério do Planejamento e Orçamento referentes aos anos de 2023 e 2024, a planilha do Novo PAC disponibilizada pelo Ministério de Planejamento, Plano Nacional de Logística de 2050 (PNL 2050) e Orçamento (MPO), com situação atualizada até junho de 2026, relatórios da Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário, documentos relacionados à Rota de Integração Sul-Americana e outras fontes institucionais pertinentes; ii) a segunda frente compreendeu uma pesquisa exploratória nas escalas estadual e municipal, abrangendo planos plurianuais, leis orçamentárias, planos diretores, planos de mobilidade, editais, diários oficiais e notícias divulgadas por instituições governamentais. Esse procedimento permitiu complementar as informações federais e identificar projetos e intervenções que, em alguns casos, ainda não estavam consolidados nas bases nacionais ou formalmente divulgados em fontes de abrangência federal; iii) a terceira se trata dos dados primários providos das entrevistas com os gestores municipais e com especialista e pesquisador da UFMS, no Mato Grosso do Sul.

O PNL 2050 merece uma observação específica. Por ser plano de nível estratégico, ele não analisa empreendimentos no nível de projeto, contrato ou obra, e não atribui a eles valores, cronogramas ou estágios de execução (Brasil, 2026f, p. 315). Os em-

preendimentos que o plano prevê para os municípios do escopo são apresentados, portanto, como diretrizes de investimento do Estado brasileiro, distinguindo-se aqueles que integram o cenário-meta, que reúne as prioridades de investimento para 2050, daqueles que figuram apenas no banco de projetos, conjunto de alternativas mantidas para eventuais estudos futuros (Brasil, 2026f).

Para fins metodológicos, o Apêndice G apresenta os procedimentos adotados para a elaboração desta seção, detalhando as fontes consultadas, os critérios de seleção e classificação das intervenções e o recorte das informações consideradas no levantamento.

3.3.1. Panorama territorial

O planejamento da infraestrutura de mobilidade e conectividade na área de estudo organiza-se, em grande medida, em torno das Rotas de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano. Os 12 municípios selecionados estão inseridos, predominantemente, na área de influência da Rota de Capricórnio (Figura 8), enquanto Corumbá também se articula à Rota do Quadrante Rondon, em função de sua conexão fronteiriça com a Bolívia. No Mato Grosso do Sul, destaca-se ainda a Rota Bioceânica, estruturada a partir de Porto Murtinho e orientada à conexão com os portos do norte do Chile. Nesse território, três conjuntos de infraestrutura assumem particular relevância: a BR-163, que estrutura importantes conexões no Paraná e atravessa o Mato Grosso do Sul em extensa concessão rodoviária; o Corredor Bioceânico associado à BR-267, cuja conexão com a Ponte Heitor Miranda dos Santos sobre o rio Paraguai posiciona Porto Murtinho como uma das principais portas de entrada do corredor continental; e a rede aeroportuária que articula Foz do Iguaçu, Campo Grande, Ponta Porã e Corumbá, constituindo importantes pontos de acesso e conexão regional e internacional.

Figura 8 - Rota Bioceânica de Capricórnio



Fonte: Brasil (2025b).

A distribuição desses ativos é desigual entre os municípios e está relacionada, sobretudo, às diferentes funções que cada território desempenha na rede regional de mobilidade. Foz do Iguaçu, Campo Grande, Corumbá, Porto Murtinho e Ponta Porã concentram parcela significativa das intervenções e estruturas identificadas por reunirem, em diferentes combinações, conexões internacionais, corredores estruturantes, infraestrutura aeroportuária e importantes fluxos de circulação. Em contrapartida, municípios com elevada relevância turística podem apresentar menor inserção direta na carteira de investimentos dos programas federais analisados. Esse é o caso de Bonito, que, embora disponha de aeroporto próprio e apresente demanda turística expressiva, pos-

sui uma conectividade aérea de menor escala quando comparada a outros polos regionais. Em 2025, o Aeroporto Regional de Bonito registrou 33.621 passageiros em voos regulares, com ligações para três cidades (ANAC, 2026), e passou a contar com operações regulares das três principais companhias aéreas nacionais[7].

Nesse contexto, Dourados assume importância como polo complementar de conectividade aérea regional. A retomada dos voos comerciais regulares ocorreu em setembro de 2025, com ligação direta a Guarulhos e possibilidade de conexão, a partir desse aeroporto, com dezenas de destinos nacionais e internacionais. Após quatro meses de operação em 2025, Dourados havia movimentado 11.849 passageiros e, somente entre janeiro e maio de 2026, registrou 27.675 embarques e desembarques[8]. Assim, embora Bonito possua aeroporto próprio e venha ampliando sua conectividade, a existência de um polo aeroportuário regional em Dourados amplia as alternativas de acesso aéreo ao território e pode funcionar como infraestrutura complementar para os deslocamentos destinados ao conjunto da região. A questão, portanto, não se resume à existência ou ausência de infraestrutura aeroportuária no destino, mas à escala, frequência e capacidade de conexão oferecidas por cada aeroporto e à forma como essas estruturas se articulam com os demais modais e com os fluxos turísticos regionais.

Os dados primários acrescentam a esse desenho mais um eixo, que nenhuma fonte documental registra e sobre o qual duas informações independentes convergem. A entrevista da UFMS descreve um corredor de compras que acompanha a linha internacional desde Mundo Novo, passando por Eldorado, Tacuru e Amambai, até Ponta

[7] Veja mais em: < https://www.bonito.ms.gov.br/2026/01/22/aeroporto-de-bonito-registra-crescimento-de-35-na-movimentacao-de-passageiros-em-2025/>. Acesso em 03 set. 2026.

[8] Veja a notícia completa em: < https://www.folhadedourados.com.br/movimento-no-aeroporto-regional-de-dourados-supera-27-mil-embarques-e-desembarques/ Acesso em 22 set. 2026.

Porã, e o caracteriza como fluxo real, ainda que ausente dos estudos oficiais. A entrevista de Ponta Porã informa, sem relação com a primeira, a existência de obra de rodovia estadual que margeará a fronteira e ligará o município a Mundo Novo. Um corredor que hoje existe apenas como prática de deslocamento está, portanto, prestes a receber espinha dorsal física por meio de investimento rodoviário estadual já anunciado, hipótese que este relatório registra para verificação documental na próxima rodada.

A dimensão de passageiros do PNL 2050 confirma a relevância desse território para o deslocamento de pessoas. Quanto à exclusão no transporte de passageiros, a região imediata de Corumbá aparece entre aquelas situadas a mais de 400 km de sua centralidade regional: está a 423 km de Campo Grande, soma 1.290.504 viagens e nenhuma delas é realizada pelo modo aéreo (Brasil, 2026f, p. 240). Em relação à saturação rodoviária em distâncias médias, a ligação entre Cascavel e Curitiba, pela qual chega ao oeste paranaense grande parte dos deslocamentos terrestres, registra 931.382 viagens, apenas 1% por via aérea, e está classificada como saturada (Brasil, 2026f, p. 220). O plano reconhece (Quadro 3), ainda, que os investimentos do eixo Centro-Oeste–Sul contribuem para reduzir gargalos em trajetos de curta distância na região metropolitana de Campo Grande (Brasil, 2026f, p. 438).

A magnitude do fluxo de pessoas nesse território está documentada no relatório de 2024 das Rotas de Integração Sul-Americana. Segundo dados da Polícia Federal ali reproduzidos, a Rota de Capricórnio registrou, em 2023, 1,5 milhão de atendimentos nos postos de controle migratório, assim distribuídos:

- Ponte Tancredo Neves: 771 mil atendimentos (49,1%);
- Ponte da Amizade: 526 mil atendimentos (33,5%);
- Dionísio Cerqueira: 226 mil atendimentos (14,4%);
- Ponta Porã: 47 mil atendimentos (3%).

Quanto ao motivo declarado:

- A categoria ‘’turista’’ ou ‘’visita de turismo’’ responde por 1,45 milhão de atendimentos, isto é, 92,7% do total da rota (Brasil, 2024, p. 132).

O relatório das Rotas de Integração Sul-Americanas de 2024 registra, ainda, a seguinte ressalva:

- Os números de Ponta Porã podem não refletir integralmente o fluxo, em razão da ausência de posto de atendimento na rota natural de entrada (Brasil, 2024, p. 133).

Ressalta-se que nos pontos de fronteira do escopo, o fluxo internacional de pessoas é majoritariamente turístico. A infraestrutura analisada a seguir, ainda que concebida para cargas, na prática, por um fluxo de visitantes e turistas.

Quadro 3 - Indicadores de deslocamento de pessoas no PNL 2050

Indicador	**Questão no PNL**	**dd Onde incide**	**OndeValor ou número**
Distância à centralidade regional mais próxima	Exclusão no transporte de passageiros	Região imediata de Corumbá (MS)	423 km até Campo Grande; 1.290.504 viagens; 0% pelo modo aéreo
Saturação rodoviária em distâncias médias	Saturação de eixos consolidados	Ligação Cascavel–Curitiba, pela BR-277	497 km; 931.382 viagens; 1% pelo modo aéreo; eixo saturado
Redução de gargalos em trajetos de curta distância	Contribuição do eixo Centro-Oeste–Sul	Região metropolitana de Campo Grande (MS)	Benefício declarado, sem quantificação no plano

Fonte: elaboração Itaipu Parquetec (2026), a partir de Brasil (2026f).

3.3.2. Panorama dos Grandes Investimentos: análise por modal

3.3.2.1. Rodoviário interurbano e de acesso

O conjunto de fontes consultadas revela que o modal rodoviário concentra o maior número de obras previstas e exerce papel estruturante na organização territorial

da região. Abaixo estão organizados painéis que apresentam dados referentes aos modais, iniciando pelo aspecto rodoviário (Figura 9).

Figura 9 - Análise dos investimentos das rodovias

RODOVIAS

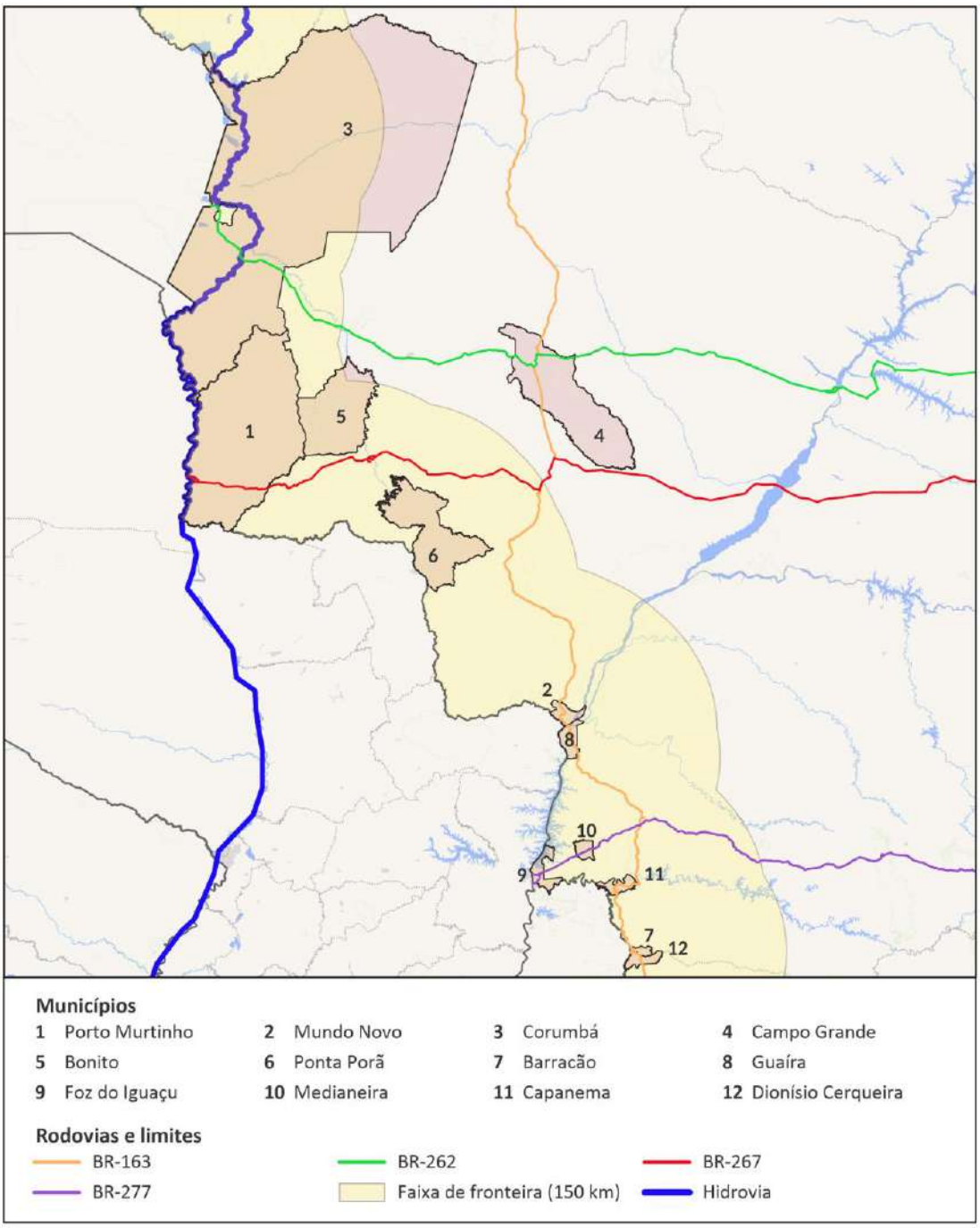
Empreendimento	Município/UF	Situação	Investimento/observação
Contorno de Foz do Iguaçu – BR 469/PR	Foz do Iguaçu/PR	Em execução	R$ 289,0 milhões
Contorno Leste de Guaíra – BR 163/PR	Guaíra/PR	Ação preparatória	R$ 100,0 milhões
Duplicação da BR 163/PR (Cascavel – Mal. C. Rondon)	Guaíra /PR	Concluído	R$ 475,0 milhões
Adequação da BR 163/PR (Realeza – Barracão)	Capanema e Barracão/PR	Estudo/Projeto	Sem valor informado
Adequação da BR 163/SC (S. M. do Oeste	Dionísio Cerqueira/SC E e Barracão/PR	Em execução	R$ 320,0 milhões
Concessão da BR 163/PR (Div. MS/PR – MS/MT)	Campo Grande e Mundo Novo/MS	Em execução	R$ 12,54 bilhões (total multimunicipal)
BR 163/ MS – Lotes Norte e Sul (estudos)	Campo Grande e Mundo Novo/MS	Estudos	R$ 5,0 milhões (cada)
Acesso à Nova Ponte – BR 267/MS	Porto Murtinho/MS	Em execução	R$ 551,3 milhões
Adequação da BR 267/MS (P. Murtinho – Alto Caracol)	Porto Murtinho/MS	Estudo concluído	Sem valor informado

Fonte: Elaboração Itaipu Parquetec a partir dos valores em reais provenientes do Novo PAC (Brasil, 2026d), valores em dólares, de operação do FONPLATA Relatórios do Ministério do Planejamento e Orçamento (2024).

Nota. Itens marcados como "Previsto (2023)" constam dos Relatórios do Ministério do Planejamento e Orçamento (2023) (Brasil, 2023). Algumas informações sobre obras em Porto Murtinho foram extraídas da Revista Corredor Bioceânico (Porto Murtinho, 2025).

A Figura 10 apresenta a localização esquemática dos 12 municípios, distribuídos entre os estados do Paraná/Santa Catarina e do Mato Grosso do Sul, com destaque para a linha de fronteira internacional e para os principais eixos de conectividade viária e hidroviária da região (BR-163, BR-267, BR-277, BR-262 e Hidrovia do Paraguai).

Figura 10 - 12 municípios (BR-163, BR-267, BR-277, BR-262 e Hidrovia do Paraguai).



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Camada federal

Na esfera federal, o eixo da BR-163 concentra a carteira (Brasil, 2026d):

- Contorno Leste de Guaíra: R$ 100 milhões, em ação preparatória (Brasil, 2026d);
- Duplicação entre Cascavel e Marechal Cândido Rondon: concluída, com R$ 475 milhões (Brasil, 2026d);
- Adequação do trecho Marmelândia–Barracão: em estudo (Brasil, 2026d);
- Adequação do trecho catarinense entre São Miguel do Oeste e a divisa com o Paraná: em execução, com R$ 320,5 milhões (Brasil, 2026d), reforçada por aporte estadual de R$ 100,0 milhões autorizado em 2021 (Santa Catarina, 2021);
- Contorno da BR-469, em Foz do Iguaçu: R$ 289 milhões, dá acesso à nova ponte binacional (Brasil, 2026d);
- Acesso à nova ponte de Porto Murtinho, pela BR-267: R$ 551,3 milhões, a maior obra rodoviária federal do escopo (Brasil, 2026d).

Os dois eixos estruturantes

As rodovias desempenham papel estruturante na organização territorial da região, com dois eixos principais, conforme demonstra a Figura 11:

- BR-163 – no Paraná, integra a região da tríplice divisa PR/SC e articula Guaíra, Barracão e Dionísio Cerqueira; em Mato Grosso do Sul, conecta Campo Grande e Mundo Novo por meio da concessão de longa extensão (Brasil, 2024; Brasil, 2026d);
- BR-267 – no sul de Mato Grosso do Sul, é o principal eixo rodoviário do Corredor Bioceânico, cuja intervenção de maior porte é o acesso à nova ponte sobre o rio Paraguai, em Porto Murtinho, com R$ 551,3 milhões (Brasil, 2026d);
- Eixos locais complementares – a rodovia estadual MS-458 e uma avenida de ligação à nova área urbana, associadas à expansão denominada “Nova Porto Murtinho”, ambas destinadas a melhorar o acesso ao futuro polo logístico e portuário do município (Porto Murtinho, 2025).

Figura 11 - Eixos rodoviários BR-163 e BR-267 e municípios e obras associados



Elaboração própria, com base em Brasil (2024; 2026d) e Porto Murtinho (2025).

Camada estadual

As obras estaduais têm porte comparável ao das federais e concentram-se em Mato Grosso do Sul, conforme apresentado no Quadro 4:

Quadro 4 - Intervenções rodoviárias de esfera estadual

Município	Intervenção	Situação	Valor
Ponta Porã/MS	Pavimentação da MS 380 (36,4 km)	Financiada pelo BNDES	R$ 140,4 milhões
Ponta Porã/MS	Duplicação da MS-164	78,7% executados	R$ 29,0 milhões
Ponta Porã/MS	Contorno Viário Sul	96% executados	R$ 37,8 milhões
Bonito/MS	Anel Viário Sul	Licitação homologada (Mato Grosso do Sul, 2025a)	R$ 51,2 milhões
Corumbá/MS	Encascalhamento de cinco rodovias (MS-195, MS-243, MS-325, MS-184 e MS-432)	Em curso, sem cronograma por trecho	Não especificado
Mundo Novo/MS	Pavimentação e drenagem pelo programa MS Ativo	Edital publicado em jul. 2026	R$ 11 milhões

Fonte: Elaboração Itaipu Parquetec (2026), a partir do Apêndice F, de Mato Grosso do Sul (2023; 2025a), de Ponta Porã (2025a; 2025b) e do Diário Corumbaense (2026).

Camada municipal: conservação e projeto condicionado

Na esfera municipal, o modal aparece sobretudo como conservação e como projeto ainda sem execução:

- **Capanema/PR**: destina R$ 28,8 milhões ao custeio de Departamento Rodoviário, valor superior ao alocado à única ação de obra física (Capanema, 2025);
- **Medianeira/PR**: mantém a previsão da obra do contorno da PR-495 desde 2007, ainda sem execução (Medianeira, 2021).

Esse tipo de obra tem potencial de melhorar a fluidez dos fluxos turísticos, uma vez que os contornos retiram do centro das cidades-portão o tráfego pesado que compete com o turista pelo mesmo espaço viário (Brasil, 2024).

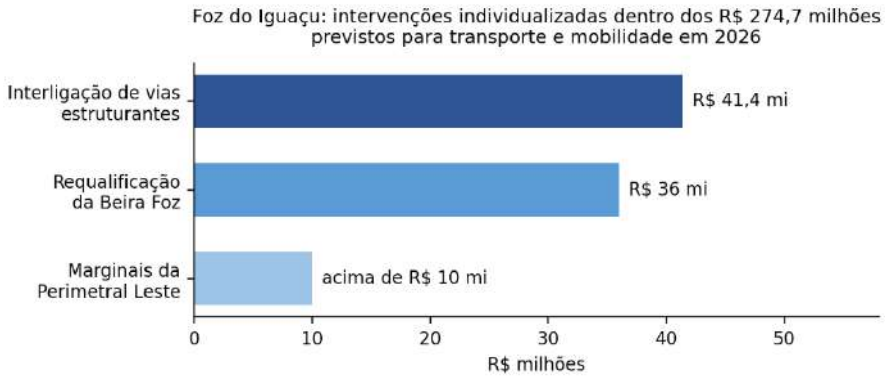
Infraestrutura rodoviária urbana

Os investimentos em infraestrutura rodoviária urbana constituem a principal categoria identificada no levantamento subnacional e apresentam relação direta com a experiência do turista, especialmente considerando a predominância do modal rodoviário no deslocamento turístico no Brasil. Na função de urbanismo da lei orçamentária, Foz do Iguaçu concentra a maior dotação municipal do conjunto analisado; Campo Grande, com R$ 617,2 milhões para 2026, registra seus valores em rubrica diferente, o macrodesafio de infraestrutura, logística, mobilidade e planejamento urbano do Plano Plurianual (Campo Grande, 2025). Em Foz do Iguaçu, são:

- **R$ 274,7 milhões** previstos para transporte e mobilidade no exercício de 2026;
- **R$ 329,4 milhões** no total da função de urbanismo em que essa dotação se insere (Foz do Iguaçu, 2025a) (ver seção 4.1.2).

A Figura 12 ilustra a proporção das intervenções na infraestrutura urbana.

Figura 12 - Foz do Iguaçu: intervenções individualizadas de infraestrutura rodoviária urbana



Fonte: elaboração Itaipu Parquetec (2026), a partir de Foz do Iguaçu (2025a).

Em Ponta Porã, a gestão municipal confirmou a ampliação da MS-164, sob responsabilidade do Governo do Estado, e a implantação da ligação ao acesso ao Anel Viário Sul pela BR-463, atribuída ao Governo Federal. Em Porto Murtinho, confirmou que as obras de construção do acesso à nova ponte, pela BR-267, estão em andamento e informou que a ligação viária entre a ponte e a área urbana ainda não tem recursos assegurados, destacando-se ainda a atuação contínua do DNIT no município em função dessas intervenções. Em Mundo Novo, a gestão confirmou a revitalização e ampliação

da BR-163 e informou que o contorno rodoviário está em construção pela concessionária Motiva Pantanal, com a finalidade de retirar o fluxo da rodovia federal da área urbana. Em Capanema, foram informadas intervenções de pavimentação e melhorias em andamento na BR-163, na PR-281, em vias vicinais e em estradas municipais. Essas informações permitiram preencher lacunas quanto à situação de determinadas intervenções, embora, neste último caso, o trecho exato das obras ainda requeira confirmação documental.

A concessão da BR-163/MS aparece no levantamento documental com valor total multimunicipal de R$ 12,54 bilhões. Entretanto, as informações obtidas na entrevista com a gestão de Mundo Novo evidenciam que os efeitos desse investimento ainda se apresentam de forma localizada no território. No trecho de acesso ao Paraguai, foram identificadas intervenções pontuais de duplicação e, em segmentos de aclive, a implantação de terceira faixa. A duplicação integral da rodovia em Mato Grosso do Sul, por sua vez, permanece como uma reivindicação, não configurando, até o momento, obra contratada. Assim, o elevado valor global associado à concessão não se traduz necessariamente em intervenções de mesma magnitude ou abrangência nos municípios fronteiriços, evidenciando a importância de analisar os investimentos também a partir de sua efetiva materialização no território (ver seção 4.1.8).

As entrevistas com os gestores municipais, conforme compilado no Quadro 5, também permitiram identificar intervenções futuras que não foram localizadas no levantamento documental, ampliando a compreensão sobre a carteira de investimentos rodoviários.

Quadro 5 - Intervenções rodoviárias identificadas exclusivamente por entrevistas com as gestões municipais

Município	Intervenção	Situação / observações
Ponta Porã e Mundo Novo	Futura rodovia estadual às margens da fronteira	Informada como em implantação; sem registro documental
Ponta Porã	Corredor de ligação entre a região sul e o centro do município	Implantação depende de articulação com o Exército Brasileiro para a doação da área
Dionísio Cerqueira	Estrada Boa Rural: liga o acesso ao aeroporto municipal à Linha Campinho	Licitada; aguardando ordem de início
Dionísio Cerqueira	Revitalização do Corredor de Fronteira	Prevê barreiras no trecho lindeiro à Argentina
Dionísio Cerqueira	Rota do Milho (projeto estadual)	Traçado passará pelo município
Medianeira	Acessos ao Morro do Espigão e ao Celeiro Variani	Previstos com pavimentação poliédrica em razão da declividade e das características ambientais da área

Fonte: Elaborado por Itaipu Parquetec, com base em entrevistas com as gestões municipais.

Leitura analítica

- A identificação dessas intervenções exclusivamente por meio das entrevistas evidencia a complementaridade entre as fontes documentais e os dados primários;
- Os dados primários captam projetos em diferentes estágios de planejamento e execução que ainda não estão formalmente registrados nas bases consultadas.

Corumbá: duplicação da BR-262

Outro empreendimento de relevância foi identificado a partir da entrevista com a gestão de Corumbá:

- **Trecho:** entre Miranda e Corumbá, principal acesso rodoviário ao município.

- **Justificativa da gestão municipal:** intervenção estratégica para superar o gargalo existente no trecho.
- **Situação:** em fase de articulação política; integra as três ações prioritárias da atual administração.
- **Convergência com a UFMS:** a entrevista com a universidade considera a duplicação um investimento fundamental, diante de:
  - fluxos combinados de caminhões e automóveis;
  - problemas de segurança viária, incluindo acidentes, excesso de velocidade e atropelamento de animais.
- **Análise:** a convergência entre essas duas fontes primárias, independentes entre si, evidencia a relevância territorial do eixo e revela que essa lacuna tende a ser atendida pela malha ferroviária prevista no PNL 2050.
- **Relevância para Corumbá:** o município se posiciona como importante porta de entrada e saída do Brasil, inclusive nas conexões em direção aos países andinos (ver seção 4.1.13).

Efeitos da execução das obras

Os dados primários permitiram identificar, conforme disposto no Quadro 6, efeitos da execução das obras que não são captados pelos registros convencionais de infraestrutura.

Quadro 6 - Efeitos da execução de obras rodoviárias relatados pelas gestões municipais

Município	Efeito relatado pela gestão municipal
Porto Murtinho	Tempo de viagem da única linha de transporte intermunicipal ampliado por paradas e interferências ao longo do percurso, especialmente durante a execução das obras rodoviárias
Mundo Novo	Redução temporária da oferta de hospedagem, pois parte dos estabelecimentos está ocupada por trabalhadores vinculados às obras; em eventos de maior porte, já foi necessário distribuir visitantes em municípios próximos

Fonte: Elaborado por Itaipu Parquetec, com base em entrevistas com as gestões municipais.

Embora distintos, os dois casos evidenciam um mesmo efeito territorial: durante a fase de implantação da infraestrutura, os próprios investimentos destinados a ampliar a conectividade podem produzir pressões temporárias sobre a mobilidade e a capacidade de atendimento turístico local. Esse aspecto reforça a necessidade de considerar, no planejamento das intervenções, não apenas os benefícios esperados após sua conclusão, mas também os impactos sobre a dinâmica turística e a capacidade receptiva dos municípios durante o período de execução.

Para o turismo, as rodovias constituem o principal vetor de acesso terrestre aos municípios estudados e desempenham papel fundamental na distribuição dos fluxos dentro e entre os territórios fronteiriços. Nesse contexto, o Contorno da BR-469, em execução em Foz do Iguaçu, e o Contorno Leste de Guaíra, em ação preparatória, tendem a contribuir para a melhoria da fluidez viária e para a redução dos fluxos de passagem nas áreas urbanas, especialmente em municípios que funcionam como portas de entrada e conexão com as fronteiras internacionais. Da mesma forma, a consolidação do eixo BR-267/Corredor Bioceânico poderá estabelecer um novo vetor de circulação internacional, com potencial para ampliar os fluxos de turismo de fronteira e de passagem no oeste de Mato Grosso do Sul, além de fortalecer a integração regional.

Tráfego pesado e mortalidade de fauna silvestre

A carteira de obras descrita nesta seção tende a ampliar a circulação de cargas em eixos do escopo, como o acesso à nova ponte de Porto Murtinho, pela BR-267, e pode alterar condições de tráfego na BR-262 entre Miranda e Corumbá, cuja duplicação é proposta pela gestão municipal. A BR-262 dispõe do registro mais consistente dos efeitos dessa circulação sobre a fauna. No trecho pantaneiro, a mesma pista concentra o fluxo industrial e mineral para a Bolívia (Catella; Tomás; Mourão, 2010, p.12). A entrevista com a UFMS, registrada nesta seção, aponta no mesmo sentido ao associar os fluxos combinados se caminhões e automóveis e acidentes, excesso de velocidade e atropelamento de animais, este último, também observado pela equipe de campo nos deslocamentos realizados.

Os registros oficiais confirmam a persistência do problema. O parecer técnico do IBAMA, citado em sentença da Justiça Federal, registrou aumento de 610 atropelamentos, em 211 e 2012, para 923, em 2014 e 2015, na BR- 262, e a sentença reconheceu que as condicionantes de proteção à fauna fixadas na licença ambiental de 2010 não haviam sido integralmente cumpridas até 2022 (Brasil, 2022). Monitoramento mais recente contabilizou 9.157 vertebrados atropelados, de 238 espécies, incluindo 17 ameaçadas, em seis anos de levantamentos em 280 km da rodovia (Abra et al., 2026, p. 1).

Esses dados refletem o tráfego total, que reúne deslocamento de moradores, transporte de cargas e viagens de outras naturezas; os estudos consultados não isolam a contribuição específica dos veículos pesados, e não foram localizados registros sistemáticos, recentes e publicados de atropelamento para os demais eixos do escopo. Ainda assim, o histórico da BR-262 indica que obras que ampliem a capacidade ou a circulação de cargas em áreas de fauna sensível devem incorporar, desde o projeto, medidas de proteção à fauna de controle de velocidade, com previsão de manutenção, contagem de tráfego por classe de veículo e acompanhamento do cumprimento de normativas ambientais aplicáveis a empreendimentos de grande porte, do qual se trata uma rodovia.

Pontes

Além das rodovias, as pontes internacionais assumem posição estratégica na integração fronteiriça, por articularem simultaneamente funções logísticas, de mobilidade e de conexão entre países. No contexto turístico, essas estruturas constituem pontos fundamentais de entrada, saída e circulação de visitantes, influenciando diretamente as condições de acesso aos destinos e a integração entre os territórios fronteiriços. Os principais investimentos e intervenções relacionados às pontes identificados no levantamento são apresentados na Figura 13.

Figura 13 - Análise dos investimentos em Pontes

PONTES

Empreendimento	Município/UF	Situação	Investimento/observação
2ª Ponte sobre o Rio Paraná (Binacional) — BR-277/PR	Foz do Iguaçu/PR	Concluída	R$ 448,7 milhões
Restauração da Ponte Ayrton Senna — BR-163/PR	Foz do Guaíra/PR e Mundo Novo/MS	Em construção	Sem valor informado
Nova Ponte s/ rio Paraguai (P. Murtinho–C. Peralta/PAR)	Porto Murtinho/MS	Em construção	Financiamento Itaipu (prev. 2025)
Reativação da ponte internacional (Capanema–C. Andresito/ARG)	Capanema/PR	Previsto (2023)	Sem valor informado
Ponte Internacional sobre o Rio Apa (Gleba do Rio Apa/Ingazeira–Vallemi/PAR)	Porto Murtinho/MS	Previsto (financ. Governo do Paraguai)	Acesso brasileiro pela BR-267 (Governo de MS)

Fonte: Elaboração Itaipu Parquetec a partir dos valores em reais provenientes do Novo PAC (Brasil, 2026d), valores em dólares, de operação do FONPLATA Relatórios do Ministério do Planejamento e Orçamento (2024).

Nota. Itens marcados como "Previsto (2023)" constam do Relatórios do Ministério do Planejamento e Orçamento (2023) (Brasil, 2023). Algumas informações sobre obras em Porto Murtinho foram extraídas da Revista Corredor Bioceânico (Porto Murtinho, 2025).

Em Foz do Iguaçu, a segunda ponte sobre o rio Paraná (Figura 14), vinculada à BR-277, já foi concluída, com investimento de R$ 448,7 milhões financiado pela Itaipu Binacional, ampliando a capacidade de conexão transfronteiriça entre Brasil e Paraguai (Brasil, 2023; Brasil, 2026d) (ver seção 4.1.2). Em Porto Murtinho, a nova ponte sobre o rio Paraguai, que fará a ligação com Carmelo Peralta, no Paraguai, constitui uma das principais estruturas do Corredor Bioceânico e conta com financiamento da Itaipu Binacional (Brasil, 2023). No eixo Paraná–Mato Grosso do Sul, destaca-se ainda a restauração da Ponte Ayrton Senna, que conecta Guaíra a Mundo Novo (Brasil, 2026d), enquanto, em Capanema, está prevista a reativação da ponte internacional que estabelece a conexão com Comandante Andresito, na Argentina (Brasil, 2023) (ver seção 4.1.4).

Figura 14 - Foz do Iguaçu: Ponte da Integração Brasil–Paraguai



Fonte: Gazeta do Povo

Foto - Divulgação/Itaipu Binacional)

Ainda no contexto do Corredor Bioceânico, está prevista a construção da Ponte Internacional sobre o Rio Apa:

- **Ligação** – região da Gleba do Rio Apa-Ingazeira, em Porto Murtinho, até Vallemi, no Paraguai;
- **Financiamento da obra** – Governo do Paraguai;
- **Acessos para o lado brasileiro** – a partir da BR-267, sob responsabilidade do Governo do Estado do Mato Grosso do Sul;
- **Efeito esperado** – ampliação da rede de conexões internacionais do corredor, com possível diversificação dos fluxos de circulação entre Brasil e Paraguai e repercussões sobre o turismo fronteiriço e o de passagem.

Um princípio de facilitação: a cabeceira única

As pontes internacionais apresentam potencial não apenas para ampliar a integração territorial, mas também para fortalecer a conectividade e a atratividade turísticas das áreas de fronteira. A adoção de regimes de cabeceira única, com controle integrado por parte dos órgãos responsáveis, mencionada para nova Ponte da Integração em Foz

do Iguaçu, constitui mecanismo de facilitação dos fluxos transfronteiriços. Sua aplicação a outras travessias do escopo poderá tornar os deslocamentos mais ágeis e previsíveis, favorecendo a circulação de turistas e a integração dos destinos fronteiriços.

Obra concluída não equivale a travessia funcionando

A articulação entre os dados secundários e primários evidencia que a implantação da infraestrutura física não é suficiente para assegurar o pleno funcionamento das novas conexões. O Quadro 7 sintetiza, para cada travessia, a distância entre o registro documental e a situação relatada pelas gestões municipais.

Quadro 7 - Travessias internacionais: registro documental, dados primários e condição pendente

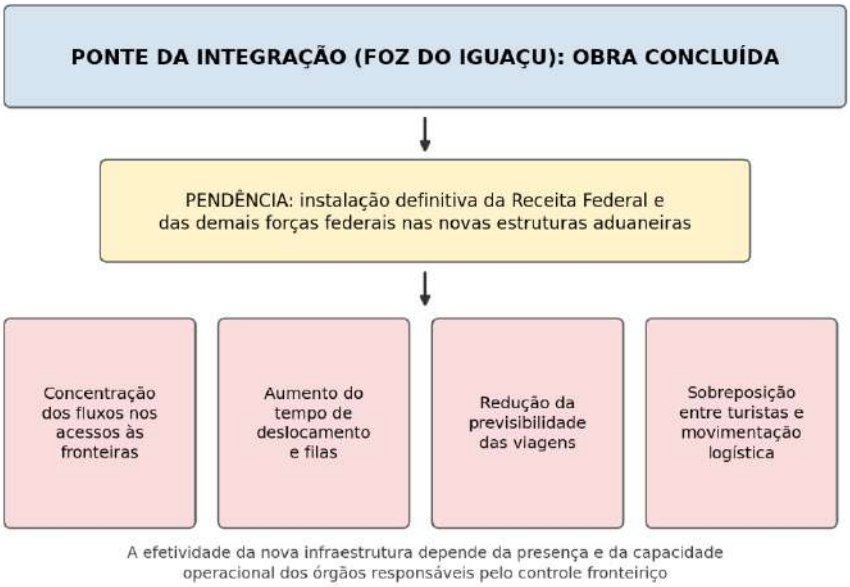
Travessia	Estágio nas fontes documentais	O que os dados primários acrescentam	Condição pendente
Ponte da integração (Foz do Iguaçu)	Concluída: pendente instalação definitiva da Receita Federal e das demais forças federais	Filas e concentração de fluxos nos acessos às fronteiras nos períodos de maior movimentação	Presença e capacidade operacional dos órgãos de controle
Ponte Ayrton Senna (Guaíra – Mundo Novo)	Estudo concluído, segundo as fontes federais	A gestão de Guaíra informa que a reforma está em execução e que as obras aumentam as filas	Atualização do registro e mitigação da externalidade durante a obra
Nova ponte sobre o rio Paraguai (Porto Murtinho)	Em construção, em estágio avançado	Expectativa de maior organização da circulação e de implantação de controle aduaneiro	Recursos para a conexão viária entre a ponte e a área urbana
Ponte internacional com Comandante Andresito (Capanema)	Reativação prevista desde 2023, sem valor de investimento informado	A gestão atua sobre a travessia existente, negociando horário da aduana e retomada de rotas turísticas	Definição do empreendimento e ampliação do funcionamento da aduana

Fonte: elaboração Itaipu Parquetec (2026), a partir das entrevistas com a gestão municipal e com a Secretaria Municipal de Turismo.

A Figura 15 proporciona maior entendimento sobre os desencadeamentos acerca da pendência da plena utilização da Ponte da Integração, em Foz do Iguaçu.

Ponte da Integração: a cadeia de efeitos da pendência

Figura 15 - Efeitos da pendência institucional sobre a mobilidade em Foz do Iguaçu



Fonte: elaboração Itaipu Parquetec (2026), a partir das fontes documentais e da entrevista com a gestão municipal.

Ponte Ayrton Senna: divergência de registro e efeito temporário

- **Nas fontes federais** – a intervenção aparece associada a estudo concluído;
- **Segundo a gestão de Guaíra** – a reforma encontra-se em execução;
- **Efeito relatado** – as obras têm provocado aumento das filas durante o período de intervenção, o que caracteriza externalidade negativa temporária sobre a travessia;
- **Leitura** – a situação da ponte deve ser compreendida não apenas pelo estágio formal registrado nas bases documentais, mas também pelos efeitos que a execução produz sobre a circulação fronteiriça; a diferença entre os registros evidencia a importância de atualizar as informações por meio dos dados primários (ver seções 4.1.7 e 4.1.8).

Porto Murtinho: da travessia ao dado sobre o visitante

Em Porto Murtinho, os dados primários acrescentam uma dimensão que ultrapassa o tempo de deslocamento. Segundo a gestão municipal, a conclusão da ponte deverá modificar a dinâmica da travessia internacional, com expectativa de maior organi-

zação da circulação e implantação de estrutura de controle aduaneiro. A Figura 16 dimensiona as transformações apontadas pela gestão pública. A Secretaria Municipal de Turismo de Porto Murtinho destacou, contudo, que os recursos para a conexão viária entre a ponte e a área urbana ainda não estão assegurados.

Figura 16 - Porto Murtinho: efeito da nova ponte sobre a produção de dados turísticos e condição pendente



Fonte: elaboração Itaipu Parquetec (2026), a partir das entrevistas com a gestão municipal e com a Secretaria Municipal de Turismo.

Sob a perspectiva turística, a nova ponte poderá produzir efeitos que ultrapassam a redução do tempo de deslocamento: ao estruturar a passagem internacional e fortalecer os mecanismos de controle, poderá ampliar a capacidade de geração e sistematização de dados sobre os fluxos de visitantes, criando melhores condições para o planejamento e a gestão do turismo fronteiriço.

Capanema: gestão da travessia existente

Em contrapartida, enquanto a reativação da ponte internacional permanece como previsão, a gestão municipal atua sobre as condições de funcionamento da travessia existente:

- tratativas para ampliar o período de funcionamento da aduana;
- retomada de rotas turísticas mediante articulação com a Argentina.

O caso reforça a leitura geral desta seção: paralelamente à implantação de novas infraestruturas, medidas de gestão e de integração operacional das estruturas existentes podem produzir efeitos relevantes sobre a circulação de visitantes e sobre a integração turística fronteiriça.

A dimensão humana dessas travessias é mensurável. Em 2023, os postos de controle migratório da Rota de Capricórnio registraram 1,5 milhão de atendimentos, dos quais 771 mil na Ponte Tancredo Neves e 526 mil na Ponte da Amizade, ambas em Foz do Iguaçu, 226 mil em Dionísio Cerqueira e 47 mil em Ponta Porã; a categoria ‘‘turista’’ ou ‘‘visita de turismo’’ responde por 92,7% do total da rota (Brasil, 2024, p. 132).

O que prevê o PNL 2050

O plano não inclui pontes entre seus empreendimentos para o escopo, mas as trata no diagnóstico da Rota de Capricórnio. Registra que as pontes da Amizade e Tancredo Neves, em Foz do Iguaçu, movimentam milhões de registros migratórios por ano, em equilíbrio difícil entre fluidez e controle; que a Ponte da Integração depende da finalização dos acessos e da construção das aduanas, ainda sem instalações plenamente estruturadas, incluindo a fiscalização agropecuária; que a Ponte Ayrton Senna necessita de restauração; e que persistem diferenças regulatórias entre os países, como a proibição do trânsito de bitrens no Paraguai (Brasil, 2026f, p. 296).

A adoção de regimes de cabeceira única, com controle integrado dos órgãos responsáveis, mencionada para a Ponte da Integração, constitui mecanismo de facilitação dos fluxos transfronteiriços cuja aplicação a outras travessias do escopo poderia tornar os deslocamentos mais ágeis e previsíveis.

Do ponto de vista aeroportuário, destacam-se os investimentos apresentados na Figura 17.

Figura 17 - Investimentos modal aéreo



AEROPORTOS

Empreendimento	Município/UF	Situação	Investimento/observação
Aeroporto de Foz do Iguaçu	Foz do Iguaçu/PR	Concluído	R$ 602,9 milhões
Aeroporto de Campo Grande	Campo Grande/MS	Em execução	R$ 377,6 milhões
Aeroporto de Ponta Porã	Ponta Porã/MS	Em execução	R$ 234,2 milhões
Aeroporto de Corumbá	Corumbá/MS	Em execução	$ 192,6 milhões
Aeroporto de Dourados (acesso a Bonito)	Bonito/MS (acesso)	Em execução	Porta de acesso de turistas
Futuro Aeroporto Internacional de Porto Murtinho (BR-267 – km 6)	Porto Murtinho/MS	Previsto (Plano Diretor)	Sem valor informado

Fonte: Elaboração Itaipu Parquetec a partir dos valores em reais provenientes do Novo PAC (Brasil, 2026d), valores em dólares, de operação do FONPLATA Relatórios do Ministério do Planejamento e Orçamento (2024).

Nota. Itens marcados como "Previsto (2023)" constam do Relatórios do Ministério do Planejamento e Orçamento (2023) (Brasil, 2023). Algumas informações sobre obras em Porto Murtinho foram extraídas da Revista Corredor Bioceânico (Porto Murtinho, 2025).

O modal aéreo apresenta relação particularmente estreita com o turismo, por constituir uma das principais portas de entrada de visitantes e, em determinados destinos, integrar a própria estrutura de suporte à atividade turística. O panorama identificado organiza-se em três camadas, apresentadas a seguir: a) as concessões federais, b) a rede complementar de menor porte e c) a cadeia regional de acesso que liga Dourados, Bonito e Porto Murtinho.

a) Concessões federais

Quatro concessões aeroportuárias do escopo estão contempladas no Novo PAC, somando R$ 1,41 bilhão (Brasil, 2026d). O Quadro 8 reúne os valores, a situação e a movimentação registrada.

Quadro 8 - Concessões aeroportuárias do escopo

Aeroporto	Passageiros (2025)	Observação
Foz do Iguaçu/PR	1.088.341	Uma das maiores pistas do país (Brasil, 2023); em 2025, voos direto para Santiago e Buenos Aires (ANAC, 2026)
Campo Grande/MS	786.338	Captação de voos internacionais é prioridade declarada da gestão
Ponta Porã/MS	14.292	Ampliação do terminal e do pátio; classificação binacional em tratativa
Corumbá/MS	13.453	Concessão em execução, com R$ 192,6 milhões em obras previstas apenas uma companhia aérea em operação

Fonte: elaboração Itaipu Parquetec (2026), a partir de Brasil (2023; 2024; 2026d), ANAC (2026) e das entrevistas com as gestões municipais.

b) Rede complementar de menor porte

Ao lado das concessões, forma-se um conjunto de intervenções de menor escala, identificadas no levantamento documental e atualizadas pelos dados primários:

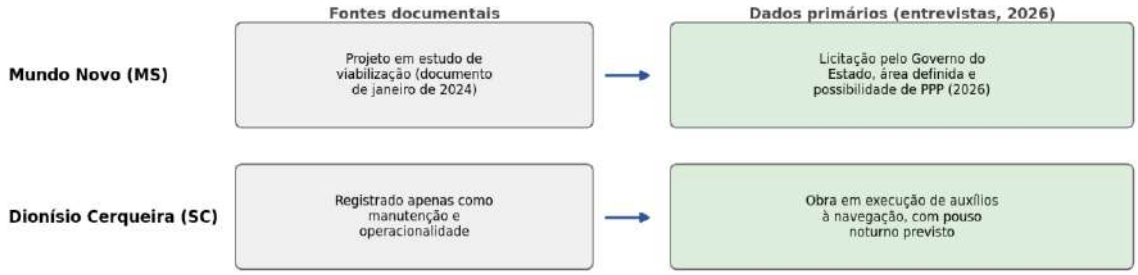
- **Guaíra/PR** – balizamento para operação noturna do aeroporto municipal, previsto para 2026–2029 e condicionado a convênio, com R$ 2,0 milhões no quadriênio (Guaíra, 2025b);
- **Dionísio Cerqueira/SC** – obra em execução para implantação de auxílios à navegação, que, segundo o gestor entrevistado, ampliará a capacidade operacional e permitirá pousos noturnos;
- **Mundo Novo/MS** – aeroporto municipal em processo de licitação pelo Governo do Estado, com área de implantação praticamente definida e possibilidade de parceria público-privada;
- **Medianeira/PR** – estudos de modelagem para concessão de uso do aeródromo municipal;
- **Bonito/MS** – reforma do terminal de passageiros, com licitação aberta em 29 de julho de 2026, por R$ 682,4 mil (Mato Grosso do Sul, 2026b);

- **Porto Murtinho/MS** – previsão, no Plano Diretor, de aeroporto internacional junto à BR-267 (Porto Murtinho, 2025).

c) Mudanças de estágio captadas pelos dados primários

Este é o modal em que os dados primários mais alteram o panorama documental, sobretudo quanto ao estágio das intervenções. A Figura 18 destaca as atualizações.

Figura 18 - Mudanças de estágio identificadas nas entrevistas em relação às bases documentais



Fonte: elaboração Itaipu Parquetec (2026), a partir das entrevistas com as gestões municipais.

Em Mundo Novo, o empreendimento passou de estudo municipal, registrado em documento de janeiro de 2024, para licitação estadual em 2026, o que representa mudança de estágio e de responsabilidade institucional. Em Dionísio Cerqueira, a infraestrutura que as bases registravam apenas sob a perspectiva de manutenção já conta com obra em execução. Ambos os casos constituem informação relevante para a atualização das bases públicas.

d) Ponta Porã: a dimensão institucional da gestão aeroportuária

Ponta Porã apresenta situação institucional diferenciada em relação aos demais municípios, uma vez que a principal iniciativa relatada pela gestão não se restringe à infraestrutura física:

- **Investimento físico** – R$ 234,2 milhões destinados à ampliação do terminal e do pátio, no âmbito da concessão federal, em execução (Brasil, 2026d);
- **Iniciativa institucional** – tratativas com o Ministério de Portos e Aeroportos para alterar a classificação do aeroporto, de internacional para binacional;

- **Situação atual** – enquanto a infraestrutura é ampliada, o reconhecimento formal da condição binacional permanece dependente de decisão administrativa (ver seção 4.1.10).

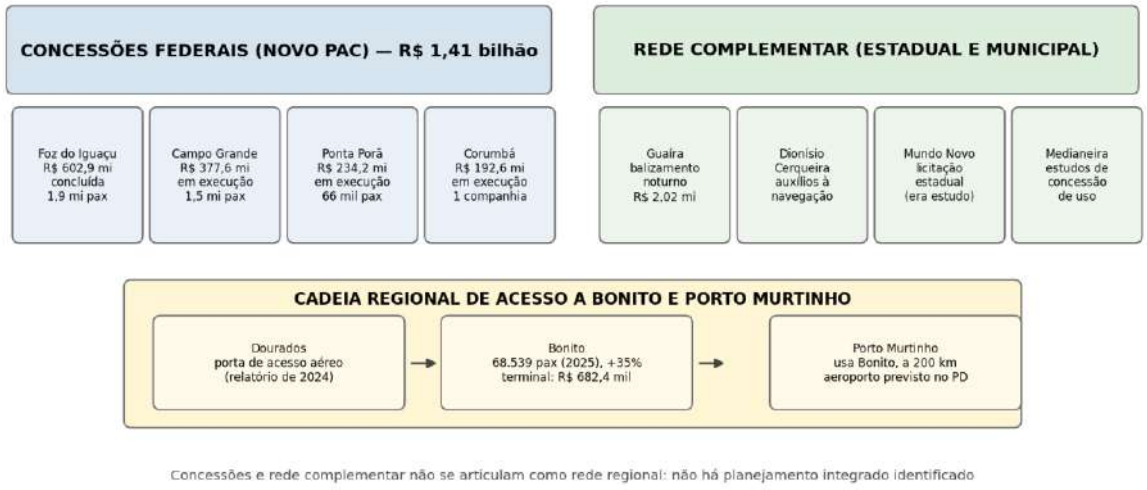
A iniciativa merece destaque por incorporar explicitamente a dimensão fronteiriça à gestão aeroportuária e pode constituir referência para a discussão de modelos semelhantes em outros municípios de faixa de fronteira que mantêm relações funcionais com cidades gêmeas.

e) Cadeia regional de acesso

A leitura conjunta das três camadas revela que a conectividade aérea do escopo não se resolve município a município, mas como rede (Figura 19):

- O relatório de 2024 aponta o Aeroporto de Dourados como uma das principais portas de acesso aéreo aos turistas que têm Bonito como destino, embora não haja intervenção específica prevista para o município (Brasil, 2024);
- Bonito registrou 33.621 passageiros em 2025 (ANAC, 2026), mas sua conectividade depende da articulação com aeroportos vizinhos, apesar de dispor de aeroporto próprio;
- a gestão de Porto Murtinho indica o aeroporto de Bonito, a aproximadamente 200 km, como principal infraestrutura utilizada, em 2026, para a chegada de turistas por via aérea ao município, a mesma gestão reconhece que o aeroporto de Porto Murtinho tem potencial para receber parte desses fluxos, mas depende de regulamentação e de estruturação para operar adequadamente;
- as iniciativas da rede complementar avançam de forma independente, sem evidência de planejamento integrado que as reconheça como rede regional de conectividade turística.

Figura 19 - Camadas da infraestrutura aeroportuária do escopo e cadeia regional de acesso



Fonte: elaboração Itaipu Parquetec (2026), a partir de Brasil (2023; 2024; 2026d), Mato Grosso do Sul (2026b), Porto Murtinho (2025) e das entrevistas.

f) Aviação de pequeno porte no Pantanal

A entrevista realizada com a UFMS acrescenta uma dimensão que não aparece em nenhuma das bases documentais consultadas. Segundo a fonte, a aviação de pequeno porte atende propriedades rurais e atrativos turísticos dispersos no território pantaneiro, mas opera, em parte, com frota antiga e já registrou acidentes. O dado indica que o planejamento da conectividade aérea regional precisa considerar, além dos aeroportos comerciais e das grandes concessões, três aspectos desse segmento:

- a segurança operacional das aeronaves em uso;
- a qualificação dos operadores;
- as condições de operação em territórios turísticos de baixa densidade e grande dispersão espacial, como o Pantanal.

g) Leitura para o turismo

- **Infraestrutura nem sempre garante a conectividade.** Corumbá tem o aeroporto em concessão, em execução, com R$ 192,6 milhões em obras previstas (Brasil, 2026d), e a gestão aponta como vantagem a proximidade do aeroporto em relação à área central, mas opera com uma única companhia aérea;

Campo Grande dispõe de estrutura adequada e mantém como prioridade a captação de voos internacionais. A oferta de rotas e frequências depende de decisões comerciais das empresas aéreas, que as obras não controlam. Há, portanto, distinção relevante entre a infraestrutura, cuja implantação depende de decisões públicas e de investimento, e a oferta efetiva de voos, que envolve decisões comerciais das empresas aéreas. Essa diferença ajuda a explicar por que intervenções físicas concluídas ou em execução podem não produzir efeito imediato sobre a conectividade turística.

- **O efeito é de rede, não municipal.** Alterações de capacidade ou de frequência em Dourados, Bonito ou Porto Murtinho repercutem sobre toda a cadeia regional de acesso.
- **A escala é desigual.** Entre 1.088.341 passageiros em Foz do Iguaçu e 14.292 em Ponta Porã, em 2025 (ANAC, 2026), há diferenças de demanda que exigem respostas distintas de política pública.
- **O PNL 2050 não prevê intervenção aeroviária para nenhum dos 12 municípios** (Brasil, 2026f, p. 488–489), ainda que registre a região imediata de Corumbá entre as áreas com exclusão no transporte de passageiros, com 1.290.504 viagens e nenhuma pelo modo aéreo (Brasil, 2026f, p. 240).

Sob o aspecto ferroviário também são previstos investimentos (Figura 20) e entende-se que o uso para fins turísticos poderia ampliar a utilidade desse modal e a circulação de pessoas, embora isso não esteja nas previsões para a região deste estudo de fronteiras com destaque dos 12 municípios supracitados.

Figura 20 - Investimentos ferroviários

FERROVIAS

Empreendimento	Município/UF	Situação	Investimento/observação
Malha Oeste / concessões existentes	Campo Grande e Corumbá/MS	Em execução	R$ 17,68 bilhões (total; 1.973 km)
Malha Oeste — estudos p/ novas concessões	Campo Grande e Corumbá/MS	Estudos	R$ 5,0 milhões
Nova Ferroeste (Foz–Chapecó; ramal Cascavel–Foz; até Guaíra)	Foz do Iguaçu e Guaíra/PR	Estudo/Projeto	Licenciamento IBAMA
EF-487/499 "Ferrovia do Frango" (Itajaí - Dionísio Cerqueira)	Dionísio Cerqueira/SC	Estudos (ação prep.)	R$ 5,0 milhões
Reativação de ~46 km de ferrovia entre as minas e o Terminal Privativo Gregório Curvo, com transportador de correia de longa distância e terminal ferroviário	Corumbá/MS	Desativado desde 1° dez. 2024	Integra pacote de expansão de R$ 4 bilhões
Ferrovia Bioceânica "Ferro-Guarani" — eixo Porto Murtinho/Ponta Porã (MS) — Cascavel (PR)	Ponta Porã/MS; Porto Murtinho/MS	Em estudo; sem cronograma	Não definido

Fonte: Elaboração Itaipu Parquetec a partir dos valores em reais provenientes do Novo PAC (Brasil, 2026d), valores em dólares, de operação do FONPLATA Relatórios do Ministério do Planejamento e Orçamento (2024).

Nota. Itens marcados como "Previsto (2023)" constam do Relatórios do Ministério do Planejamento e Orçamento (2023) (Brasil, 2023).

As ferrovias desempenham papel estratégico na organização dos corredores logísticos de longa distância, sobretudo para o transporte de cargas. No recorte analisado, a carteira ferroviária compõe se de três empreendimentos:

- **Malha Oeste**, cuja concessão está associada a investimentos da ordem de R$ 17,68 bilhões e a uma extensão de aproximadamente 1.973 km, conecta Corumbá e Ponta Porã à rede ferroviária que se estende até Santos, com concessão encerrada em junho de 2026, sem nova licitação, e estudos de nova concessão em execução (Brasil, 2024; Brasil, 2026d).
- **Nova Ferroeste** prevê a ligação entre Foz do Iguaçu e Chapecó, com ramal até Guaíra e conexão projetada com Maracaju (MS), município situado a aproximadamente 380 km de Porto Murtinho. A proposta integra

o Porto de Paranaguá ao corredor ferroviário e, no período considerado pelo levantamento, encontrava-se em processo de licenciamento ambiental junto ao IBAMA (Brasil, 2023; Brasil, 2024)

- **EF-487/499, denominada "Ferrovia do Frango"**, prevê mais de 860 km de extensão, conectando o porto de Itajaí a Dionísio Cerqueira (Brasil, 2023; Brasil, 2026d).

A relevância desses empreendimentos para o turismo é indireta e se manifesta em duas dimensões, apresentadas a seguir.

a) Dimensão indireta: transferência de carga das rodovias

As fontes documentais apresentam as ferrovias predominantemente como infraestrutura de cargas, e nenhuma das gestões municipais entrevistadas mencionou intervenções ferroviárias. O efeito sobre o turismo decorre da transferência de transporte pesado das rodovias para o sistema ferroviário, com possíveis efeitos sobre a fluidez e a segurança dos deslocamentos dos visitantes. Em Corumbá, essa relação é direta e mensurável:

Figura 21 - Efeito do fim do fluxo ferroviário sobre o acesso rodoviário a Corumbá



Fonte: elaboração Itaipu Parquetec (2026), a partir de Brasil (2026f, p. 30–31) e das entrevistas com a gestão municipal e com a UFMS.

b) Dimensão patrimonial: a ferrovia como atrativo

Uma segunda dimensão emerge dos dados primários, na qual a ferrovia aparece não como meio de transporte, mas como patrimônio:

- **Ponta Porã** – Complexo de Economia Criativa previsto no entorno do Castelinho, associado à memória ferroviária local;
- **Campo Grande** – restauração da antiga estação ferroviária, prevista no planejamento municipal.

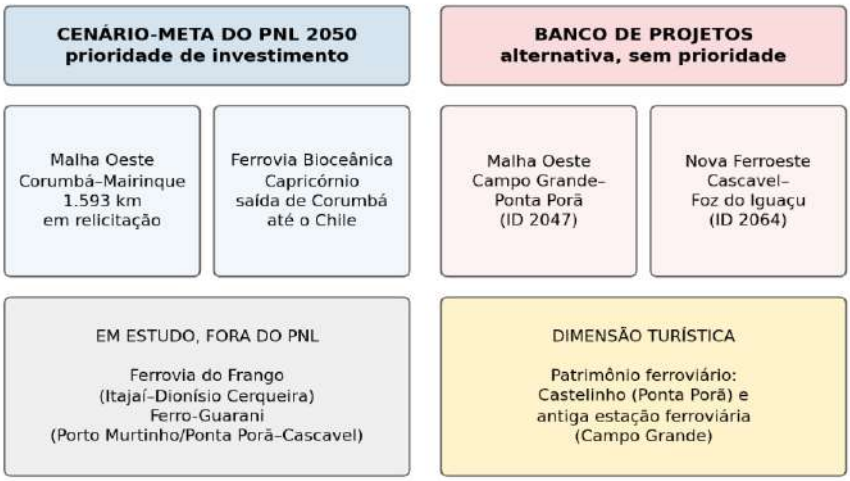
O que prevê o PNL 2050

O plano distingue prioridades de investimento e alternativas, distinção que muda a leitura da carteira ferroviária do escopo:

- **Cenário-meta** – requalificação da Malha Oeste entre Corumbá e Mairinque, com 1.593 km, empreendimento brownfield[9] descrito como recuperação de corredor histórico, cuja concessão se encerrou em junho de 2026, sem nova licitação, com estudos de nova concessão em execução (Brasil, 2026d); e implantação da Ferrovia Bioceânica Capricórnio, de jurisdição internacional, com saída de Corumbá e trecho pela Bolívia até o Chile, articulada à expansão do Complexo Portuário de Santos e à ampliação do Porto de Antofagasta (Brasil, 2026f, p. 374; 398–400);
- **Banco de projetos** – ramal entre Campo Grande e Ponta Porã e Nova Ferroeste, inclusive o trecho Cascavel–Foz do Iguaçu, apresentados como alternativa à nova concessão da Malha Sul, o que significa que não constituem prioridade de investimento (Brasil, 2026f, p. 494–495);
- **Benefícios atribuídos à migração modal** – redução de emissões, de acidentes de trânsito e de roubos de carga (Brasil, 2026f, p. 400);
- **Riscos socioambientais registrados** – a área de influência da Malha Oeste abrange cavernas, terras quilombolas e trechos urbanos, com possíveis desapropriações e reassentamentos (Brasil, 2026f, p. 400).

[9] **Brownfield** refere-se a empreendimento realizado sobre infraestrutura existente, envolvendo sua recuperação, modernização, readequação ou ampliação, em contraste com projetos *greenfield*, implantados sobre áreas ou estruturas ainda não utilizadas para aquela finalidade.

Figura 22 - Carteira ferroviária do escopo segundo a prioridade atribuída pelo PNL 2050



Fonte: elaboração Itaipu Parquetec (2026), a partir de Brasil (2026f, p. 374; 398–400; 494–495), Brasil (2023) e Brasil (2026d).

Registre-se, por fim, que o plano admite o uso turístico e de passageiros da infraestrutura ferroviária em outros eixos, mas não no corredor que alcança Corumbá, para o qual a previsão é exclusivamente de carga:

- no litoral nordestino, afirma que a recuperação integral da malha possibilitaria projeto integrado de mobilidade urbana e de incentivo ao turismo (Brasil, 2026f, p. 396);
- no litoral sul, registra que a conexão Curitiba–Paranaguá opera, na mesma infraestrutura, transporte diário de carga e um trem turístico (Brasil, 2026f, p. 500).

Corroborando na análise dos modais e os investimentos vale destacar sobre o aspecto hidroviário (Figura 23), relembrando que as regiões em estudo se destacam pelo Rio Paraguai e Rio Paraná.

Figura 23 - Investimentos hidroviários e terminais portuários

HIDROVIAS

Empreendimento	Município/UF	Situação	Investimento/observação
Dragagem do Rio Paraguai	Corumbá/MS	Em execução	R$ 99,4 milhões
Sinalização do Rio Paraná (até São Simão)	Foz do Iguaçu/PR	Ação preparatória	R$ 34,0 milhões
Três terminais/portos hidroviários (Grupo FV, PTP e Hidronave South American Logistics SA	Porto Murtinho/MS	Em implantação	Sem valor informado
Sinalização do Rio Paraná, de Foz do Iguaçu (Usina de Itaipu) a São Simão — Hidrovia Paraná-Tietê (ID 2971)	Foz do Iguaçu/PR	Em ação preparatória	R$ 34 milhões
Porto Internacional Lacustre Sete Quedas — instalações, Inspetoria da Receita Federal e pátio de caminhões (PPA, Ação 1019)	Guaíra/PR	Previsto para 2026–2029	R$ 1,4 milhões

Fonte: Elaboração Itaipu Parquetec a partir dos valores em reais provenientes do Novo PAC (Brasil, 2026d), valores em dólares, de operação do FONPLATA Relatórios do Ministério do Planejamento e Orçamento (2024).

Nota. Itens marcados como "Previsto (2023)" constam do Relatórios do Ministério do Planejamento e Orçamento (2023) (Brasil, 2023). Algumas informações sobre obras em Porto Murtinho foram extraídas da Revista Corredor Bioceânico (Porto Murtinho, 2025).

No modal aquaviário, a função logística e o transporte de cargas predominam nas fontes documentais, em razão das duas bacias que estruturam o território analisado. A Hidrovia do Rio Paraguai posiciona Porto Murtinho e Corumbá como importantes pontos de escoamento de soja e minério de ferro, e Porto Murtinho é apontado como potencial *hub* logístico multimodal a partir da implantação da ponte binacional (Brasil, 2023). É também o modal em que a dimensão turística mais se materializa nos dados primários, o que configura uma dupla função no mesmo território.

Figura 24 - Dupla função do modal hidroviário no território analisado



Fonte: elaboração Itaipu Parquetec (2026), a partir de Brasil (2023; 2026d), Porto Murtinho (2025) e das entrevistas com as gestões municipais.

a) Carteira logística e portuária

- **Dragagem do Rio Paraguai** – R$ 99,4 milhões no Novo PAC, alcançando Corumbá (Brasil, 2026d);
- **Sinalização do Rio Paraná** – de Foz do Iguaçu até São Simão, R$ 34 milhões em ação preparatória (Brasil, 2026d);
- **Terminais portuários e fluviais na Hidrovia Paraguai-Paraná, em Porto Murtinho – previstos no plano diretor, além das duas instalações portuárias cadastradas na ANTAQ (Porto Murtinho, 2025; ANTAQ, 2026**);
- **Ampliação do Terminal Privativo Gregório Curvo, em Corumbá** – empreendimento privado com valor de referência de R$ 1,91 bilhão e capacidade projetada de até 15 milhões de toneladas de minério por ano, com termo de compensação ambiental de R$ 21,6 milhões firmado com o IMASUL em agosto de 2026.

b) Dimensão socioambiental

A dimensão socioambiental não pode ser dissociada da análise. O Ministério Público Federal converteu procedimento preparatório em inquérito civil para apurar possível ocupação de área utilizada pela comunidade ribeirinha de Porto Esperança. Para um destino cuja identidade turística está associada ao Pantanal, a pressão sobre áreas úmidas e os possíveis conflitos com comunidades tradicionais constituem variáveis de risco que deveriam integrar o planejamento municipal do turismo.

c) Agenda náutica identificada nos dados primários

- **Guaíra** – integração da antiga Prainha, da Seringueira, do Porto dos Pescadores e do Centro Náutico como corredor turístico às margens do Rio Paraná e do Lago de Itaipu, com rampa náutica executada com recursos próprios, revitalização de quiosques financiada pela Itaipu Binacional e o Caminho do Sol em fase final de implantação;
- **Mundo Novo** – turismo náutico estruturado a partir do Porto Isabel e da Prainha do Cascalho;
- **Medianeira** – píer de acesso ao Lago de Itaipu, projetado;
- **Foz do Iguaçu** – requalificação do Terminal Turístico de Três Lagoas;
- **Corumbá** – ampliação e reforma da Parte 3 do Porto Geral, com revitalização da Prainha Vermelha e atendimento aos pescadores artesanais, em área tombada pelo IPHAN;
- **Porto Murtinho** – marina municipal em estudo;
- **Capanema** – travessia náutica pelo Rio Iguaçu como alternativa de acesso às trilhas do Parque Nacional do Iguaçu.

Essas iniciativas costumam ser registradas sob funções administrativas distintas: esporte, lazer, urbanismo ou infraestrutura portuária, o que contribui para a sub-representação do turismo náutico nos diagnósticos de infraestrutura.

O que prevê o PNL 2050

O eixo Hidrovia do Paraguai é o que mais acrescenta ao levantamento. O cenário-meta prevê:

- **consolidação da hidrovia entre Corumbá e Barra do Bugres** (ID 3039), trecho hoje não navegado economicamente;
- **melhoria do trecho navegável** (ID 3024);
- **expansão do Complexo Portuário de Corumbá** (IDs 4070, 4104 e 4071), com aumento de capacidade para granéis sólidos minerais e implantação de capacidade para granéis agrícolas e carga geral;
- **expansão do Complexo Portuário de Porto Murtinho** (IDs 4072, 4105, 4106 e 4109), com aumento em granéis agrícolas e implantação de capacidade para carga geral, granéis líquidos e outros granéis sólidos minerais (Brasil, 2026f, p. 356–357).

O plano registra, ainda, quatro condicionantes desse eixo: tempo médio de espera para atracação de 1,7 hora em Corumbá (Brasil, 2026f, p. 31); calado insuficiente no Tramo Norte, entre Cáceres e Corumbá (Brasil, 2026f, p. 295); risco emergente de tempestades no complexo portuário (Brasil, 2026f, p. 359); e dependência de alinhamentos entre Brasil, Paraguai e Bolívia para a implementação (Brasil, 2026f, p. 357).

3.3.2.2. Cicloviário e mobilidade ativa

A mobilidade cicloviária apresenta dupla importância para o turismo: como infraestrutura de deslocamento, favorecendo a circulação de visitantes nos destinos, e como elemento estruturante de produtos turísticos, por meio do cicloturismo. No recorte analisado, observa-se assimetria significativa entre as escalas: o modal não aparece na carteira federal consultada, mas está presente em iniciativas subnacionais:

- **Campo Grande** – iniciativa mais abrangente do escopo, com o compromisso de ampliar a malha cicloviária em, no mínimo, 100 km, única meta quantitativa definida para o modal em seu Plano Plurianual, acompanhada da elaboração do Plano Municipal Cicloviário e do Plano de Rotas Acessíveis;
- **Foz do Iguaçu** – R$ 3 milhões para infraestrutura cicloviária e R$ 510 mil para bicicletários;

- **Bonito** – rede contínua prevista como diretriz da revisão do Plano Diretor, sem cronograma, conectando o centro ao Balneário Municipal e aos distritos rurais (Bonito, 2026);
- **Dionísio Cerqueira** – rota ciclável rural proposta;
- **Capanema** – proposta de cicloturismo nos eixos da BR-163 e da PR-281, dependente de articulação com o DNIT (ver seção 4.1.4).

b) Transporte coletivo

O transporte coletivo constitui dimensão importante da acessibilidade aos destinos, especialmente para turistas que não utilizam automóvel particular, e, no contexto fronteiriço, para deslocamentos que ultrapassam limites municipais e nacionais. Os quatro casos identificados apresentam estágios distintos:

- **Foz do Iguaçu** – intervenção de maior alcance, com reestruturação integral do sistema urbano e migração para o modelo tronco-alimentado; o orçamento de 2026 revela, porém, que, dos R$ 75,3 milhões da subfunção, apenas R$ 42 mil se destinam a investimento (Foz do Iguaçu, 2025a);
- **Campo Grande** – Projeto Municipal de Descarbonização do Transporte Coletivo Urbano, com horizonte até 2029 (Campo Grande, 2025);
- **Capanema** – R$ 1,1 milhão destinados ao transporte público por parceria com a iniciativa privada (Capanema, 2025);
- **Dionísio Cerqueira** – município sem sistema urbano, que prevê estudo para avaliar sua implantação, motivado pela conexão com Barracão e com Bernardo de Irigoyen (Dionísio Cerqueira, 2025).

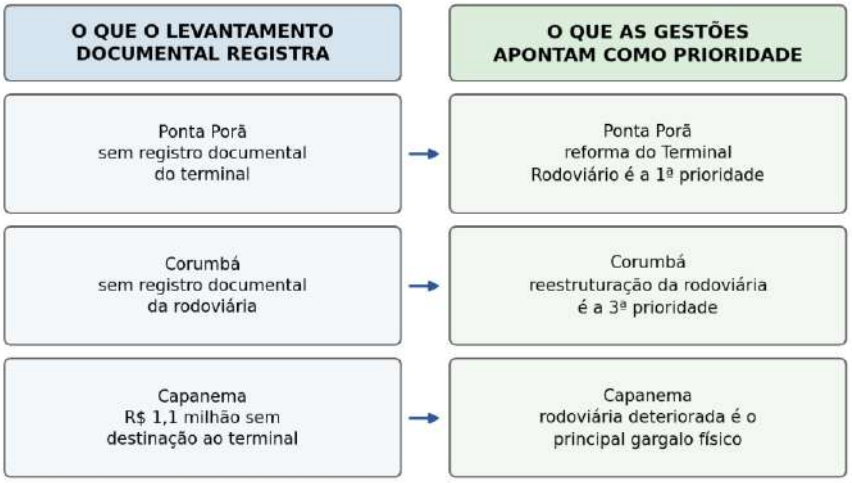
c) Terminais rodoviários: documento e realidade

Os terminais ganham relevância quando o levantamento documental é confrontado com os dados primários. Em três municípios, a prioridade declarada pela gestão não encontra correspondência nas bases consultadas:

- **Mundo Novo** – projeta nova rodoviária junto à rodovia, porque as ruas do centro não comportam a circulação de ônibus de maior porte;

- **Porto Murtinho** – atendido por uma única linha intermunicipal, cuja ampliação está entre as prioridades da gestão (ver seção 4.1.11);
- **Indicadores de demanda** – segundo a UFMS, o ônibus é a terceira principal opção de chegada ao Mato Grosso do Sul, e cerca de 15% dos entrevistados na Rodoviária de Campo Grande viajavam por motivo turístico.

Figura 25 - Divergência entre o registro documental e a prioridade declarada pelas gestões quanto aos terminais rodoviários

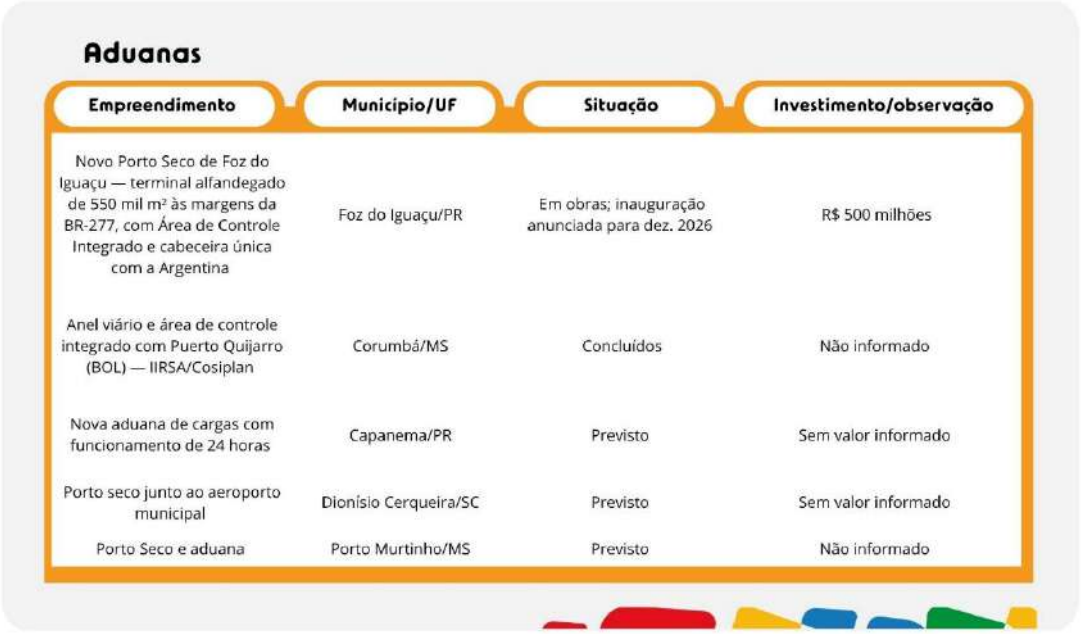


Fonte: elaboração Itaipu Parquetec (2026), a partir do levantamento documental e das entrevistas com as gestões municipais.

3.3.2.3. Logística aduaneira e estruturas de fronteira

A logística aduaneira e as estruturas de fronteira constituem categoria própria dos territórios fronteiriços, sem equivalente direto nos municípios do interior do país. Sua importância para o turismo decorre de que a passagem internacional não é apenas procedimento de controle, mas etapa efetiva da experiência de viagem.

Figura 26 - Logístico aduaneiro e estruturas de fronteira



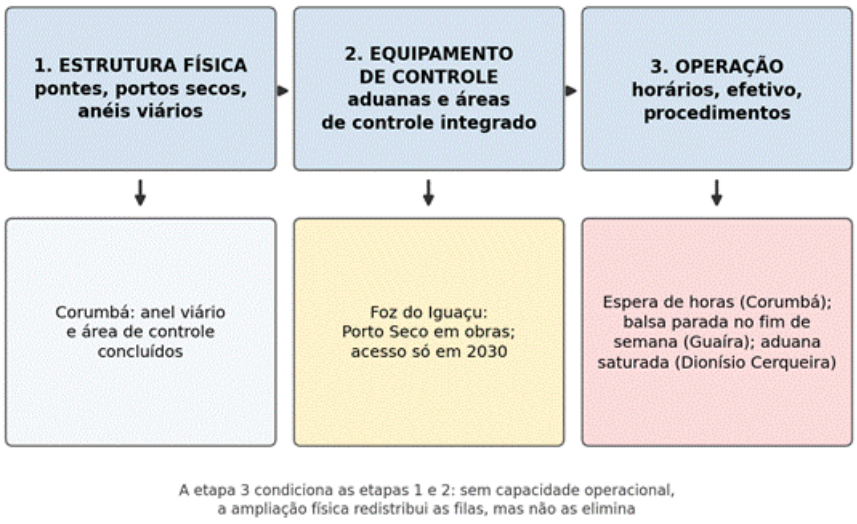
Aduanas

Empreendimento	Município/UF	Situação	Investimento/observação
Novo Porto Seco de Foz do Iguaçu — terminal alfandegado de 550 mil m² às margens da BR-277, com Área de Controle Integrado e cabeceira única com a Argentina	Foz do Iguaçu/PR	Em obras; inauguração anunciada para dez. 2026	R$ 500 milhões
Anel viário e área de controle integrado com Puerto Quijarro (BOL) — IIRSA/Cosiplan	Corumbá/MS	Concluídos	Não informado
Nova aduana de cargas com funcionamento de 24 horas	Capanema/PR	Previsto	Sem valor informado
Porto seco junto ao aeroporto municipal	Dionísio Cerqueira/SC	Previsto	Sem valor informado
Porto Seco e aduana	Porto Murtinho/MS	Previsto	Não informado

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

No recorte indicado, a análise organiza-se em três camadas encadeadas:

Figura 27 - Camadas da travessia internacional e gargalos identificados



Fonte: elaboração Itaipu Parquetec (2026), a partir de Brasil (2023), do levantamento documental e das entrevistas com as gestões municipais.

Estruturas identificadas

Foz do Iguaçu: novo Porto Seco em construção às margens da BR-277, em terreno de aproximadamente 550 mil metros quadrados, sob concessão de 35 anos e com investimento da ordem de R$ 500 milhões, com inauguração prevista para dezembro de 2026 e articulação com uma Área de Controle Integrado com a Argentina (ver seção 4.1.2);

Corumbá: anel viário e área de controle integrado com Puerto Quijarro, concluídos no âmbito da IIRSA/Cosiplan (Brasil, 2023);

Capanema: previsão de nova aduana de cargas com funcionamento de 24 horas;

Dionísio Cerqueira: porto seco associado ao aeroporto;

Porto Murtinho: porto seco e aduana próprios, projetados no Plano Diretor;

Guaíra: reconfiguração do pátio de caminhões e da área alfandegária, além da reforma das instalações da Inspetoria da Receita Federal (Guaíra, 2025b).

A defasagem em Foz do Iguaçu

Evidencia-se uma questão de temporalidade: enquanto o Porto Seco tem inauguração prevista para dezembro de 2026, o acesso ao terminal pela BR-277 possui previsão de conclusão contratual estendida até 2030. Configura-se defasagem potencial de aproximadamente quatro anos entre a entrada em operação do equipamento e a conclusão de sua conexão viária. Abaixo, imagem das obras do novo porto seco.

Figura 28 - Novo Porto Seco de Foz tem inauguração prevista para dezembro de 2026



Fonte: Portal Foz é assim

A capacidade operacional como principal gargalo

Os dados primários deslocam parte da análise do campo das obras para o da capacidade operacional. Em cinco municípios, situados em três estados, as entrevistas apontam o funcionamento do aparato de controle: horários, disponibilidade de efetivo, procedimentos e atendimento nos fins de semana como principal fator de restrição à circulação:

- **Dionísio Cerqueira** – a aduana destinada ao fluxo turístico é o principal ponto de saturação, sobretudo em janeiro;
- **Guaíra** – a balsa não opera aos sábados e domingos por ausência de expediente da Receita Federal, restrição que incide justamente nos períodos de maior ocupação da hotelaria local, estimada entre 1.000 e 1.200 leitos;
- **Capanema** – a gestão negocia a ampliação do horário da aduana existente;
- **Corumbá** – embora a estrutura esteja concluída, os procedimentos podem consumir várias horas, e há limitações legais à circulação de táxis entre os dois lados da fronteira;

- **Porto Murtinho** – a ausência de controle formal compromete inclusive a produção de dados sobre os fluxos de visitantes.

O grau de integração das áreas de controle

O grau de integração dessas estruturas é, em si, um indicador. Segundo a Receita Federal, reproduzida no relatório de 2024 das Rotas de Integração, existem 17 áreas de controle integrado nas fronteiras brasileiras, classificadas em duas modalidades (Brasil, 2024, p. 114):

- **Trânsito vicinal e turismo** – duas integradas (12%), duas parcialmente integradas (12%), e 13 não integradas (76%);
- **Cargas** – Cinco integradas (29%), cinco parcialmente integradas (29%) e sete não integradas (41%);
- **No conjunto** – 59% das áreas de controle do país ainda não estão integradas.

O dado confirma, em escala nacional, o que as entrevistas registram nos municípios do escopo: a modalidade que atende o visitante é a menos integrada das duas.

O que prevê o PNL 2050

O plano não inclui estruturas aduaneiras entre seus empreendimentos para o escopo, mas as trata no diagnóstico da Rota de Capricórnio, ao registrar que (Brasil, 2026f, p. 296):

- as pontes novas ainda não contam com aduanas plenamente estruturadas, incluindo a fiscalização agropecuária;
- Dionísio Cerqueira constitui ponto estratégico de conexão alfandegada com a Argentina;
- Porto Murtinho não dispõe de delegacia da Polícia Federal, estando a unidade mais próxima a mais de 300 km.

Soma-se a esse conjunto a Infovia Bioceânica, prevista no âmbito das Rotas de Integração, com mais de 6.900 km de fibra óptica em Mato Grosso do Sul, conectando unidades administrativas e pontos estratégicos de fronteira, com o objetivo declarado de garantir internet de alta velocidade para monitoramento logístico e serviços turísticos ao longo da Rota de Capricórnio. Trata-se de infraestrutura de conectividade digital,

e não de transporte, mas com efeito direto sobre a operação das travessias e sobre a comunicação em situações de emergência, como se discute na próxima seção.

A experiência humana nos investimentos mapeados

As seções anteriores mostram que os grandes investimentos identificados se organizam, quase integralmente, em torno da capacidade logística de cargas. Esta seção examina o que essa orientação deixa de fora, em três componentes que incidem diretamente sobre a experiência do visitante:

- A acessibilidade para pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida;
- A infraestrutura de acolhimento ao turista;
- As estruturas de apoio à emergência e à saúde ao longo das rotas longas que ligam os municípios aos atrativos afastados.

Para responder com precisão, foi realizada checagem sistemática por termos em todas as fontes federais do levantamento — PNL 2050 (Brasil, 2026f), planilha do Novo PAC (Brasil, 2026d), relatórios das Rotas de Integração de 2023, 2024 e 2025 (Brasil, 2023; Brasil, 2024; Brasil, 2025b) e relatório de Obras Públicas da SNTR (Brasil, 2026e). Os termos pesquisados foram: acessibilidade, acessível, deficiência, pessoa com deficiência, SAMU, Corpo de Bombeiros, heliporto, heliponto, ambulância, saúde, socorro, resgate, emergência, acolhimento, receptivo, ponto de parada e descanso e sanitário. As ocorrências foram verificadas uma a uma, para descartar falsos positivos.

Acessibilidade para pessoas com deficiência

- A busca pelo termo “acessibilidade” no PNL 2050 indica que ele é empregado exclusivamente em sentido territorial, como facilidade de acesso entre as regiões e a redes de transporte (Brasil, 2026f). Não foram identificadas menções a pessoas com deficiência, acessibilidade arquitetônica, rotas acessíveis, terminais adaptados ou embarque assistido.
- Nas demais fontes federais, nenhuma ocorrência dos termos nos relatórios das Rotas de 2023, 2024 e 2025, no relatório da SNTR ou planilha do Novo PAC;
- Na taxonomia do Novo PAC, os 380 registros distribuem-se em quatro eixos (Transporte Eficiente e Sustentável, Inclusão Digital e Conectividade, Transição e Segurança

Energética e Hidrovias) e oito subeixos, todos de infraestrutura de transporte, energia e telecomunicações; não existe categoria que comporte acessibilidade, mobilidade urbana ou equipamentos de apoio ao usuário.

Nenhum dos empreendimentos federais identificados tem a acessibilidade como objeto declarado, o que não significa que os projetos executivos não contenham as exigências legais, mas sim que essa informação não é registrada nas bases analisadas e, portanto, não pode ser verificada por este levantamento.

A implicação para o turismo fronteiriço é direta: os equipamentos que concentram a chegada e a espera do visitante, tais como: terminais rodoviários, aduanas de passageiros, travessias com formação de filas, orlas e píeres náuticos são justamente aqueles em que a acessibilidade determina se o deslocamento é possível. As gestões identificam Capanema, Ponta Porã e Corumbá como terminais que demandam melhorias urgentes. Por outro lado, a predominância de equipamentos novos na agenda náutica abre uma janela de oportunidade para que requisitos de acessibilidade sejam incorporados desde as etapas de estudo e licitação dos projetos, evitando que adequações sejam tratadas apenas posteriormente.

Infraestrutura de acolhimento ao turista

Nas fontes federais analisadas, não foram identificadas ocorrências dos termos “acolhimento” ou “receptivo”. A categoria mais próxima é a de Pontos de Parada e Descanso (PPD), porém sua abordagem está restrita ao transporte rodoviário de cargas, sem referência à função de acolhimento ou apoio aos passageiros e turistas. Os PPD são mencionados, por exemplo, como elemento relacionado à precariedade das condições que desestimulam o ingresso na profissão de motorista (Brasil, 2026f, p. 275), à insuficiência de estruturas ao longo dos corredores logísticos como fator de vulnerabilidade desses profissionais (Brasil, 2026f, p. 277) e à Política Nacional de PPD entre as iniciativas de segurança viária (Brasil, 2026f, p. 278).

O que não consta nos documentos analisados: previsão de áreas de descanso, sanitários, sinalização turística, pontos de informação ou estruturas de apoio dirigidas ao turista que se desloca por lazer.

Na camada subnacional e nos dados primários, ao contrário, a infraestrutura de acolhimento é frequente, ainda que dispersa e classificada sob funções administrativas diversas:

- **Foz do Iguaçu** – requalificação da Beira Foz e do Terminal Turístico de Três Lagoas;
- **Guaíra** – revitalização de quiosques e corredor turístico da orla;
- **Mundo Novo** – poço artesiano para fornecimento de água potável aos visitantes;
- **Corumbá** – ampliação e reforma da Parte 3 do Porto Geral, revitalização da Prainha Vermelha, centro de convenções e sinalização turística;
- **Ponta Porã** – ampliação do Centro Cultural;
- **Bonito** – plano municipal de sinalização com bilinguismo e conversão de trechos centrais em vias de pedestres.

O contraste é nítido: o acolhimento ao turista existe como agenda municipal e praticamente inexiste como categoria nas carteiras federais analisadas. Há, ainda, um dado nacional que qualifica a discussão: das 17 áreas de controle integrado do país, as destinadas ao trânsito vicinal e turismo são as menos integradas, com 76% sem controle integrado com o país vizinho, contra 41% das áreas de cargas (Brasil, 2024, p. 114).

Apoio de emergência e saúde nas rotas longas

Esta foi a varredura mais específica e seu resultado é integralmente negativo:

- **SAMU, Corpo de Bombeiros, heliporto, helipontо e ambulância** – nenhuma ocorrência nas seis fontes federais; as três ocorrências da sequência "SAMU" no relatório de 2023 correspondem ao sobrenome de autora citada na bibliografia e foram descartadas;
- **Saúde** – aparece apenas no PNL 2050, em referência ao acesso de comunidades isoladas da Região Norte a serviços essenciais (Brasil, 2026f, p. 10; 325) e na proposta de examinar drones e eVTOL para transporte de medicamentos, insumos de saúde e itens emergenciais e para apoio ao atendimento emergencial na Amazônia (Brasil, 2026f, p. 546–548);

- **Sinistros de trânsito** – o plano trata da perda de vidas e das lesões severas no diagnóstico, remetendo ao Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito e a iniciativas de fiscalização (Brasil, 2026f, p. 278), mas não prevê infraestrutura de socorro ao longo dos corredores.

O planejamento federal reconhece, portanto, o acesso a saúde e a atendimento emergencial como objetivo legítimo do planejamento de transportes, mas apenas para a Região Norte. Quatro razões documentadas neste relatório tornam a lacuna mais relevante no escopo do que a média nacional:

- **Extensão das rotas** – a região imediata de Corumbá está a 423 km de sua centralidade regional, com 1.290.504 viagens e nenhuma pelo modo aéreo (Brasil, 2026f, p. 240); o aeroporto que serve Porto Murtinho está a cerca de 200 km, em Bonito;
- **Sinistralidade** – a gestão de Corumbá e a UFMS associam a BR-262 a acidentes, excesso de velocidade e atropelamento de animais, em rodovia que é o único acesso ao município;
- **Dispersão dos atrativos** – a aviação de pequeno porte atende propriedades rurais e atrativos dispersos no Pantanal, mas opera em parte com frota antiga e já registrou acidentes;
- **Capacidade institucional** – Porto Murtinho não dispõe de delegacia da Polícia Federal, estando a unidade mais próxima a mais de 300 km (Brasil, 2026f, p. 296).

Um único empreendimento identificado guarda relação indireta com a capacidade de resposta a emergências: a Infovia Bioceânica, com mais de 6.900 km de fibra óptica em Mato Grosso do Sul, conectando unidades administrativas e pontos estratégicos de fronteira. A relação torna-se evidente porque o PNL 2050 aponta a baixa conectividade de internet em rodovias e áreas de terminais como fator que compromete a comunicação operacional e a resposta a incidentes (Brasil, 2026f, p. 277). A infovia não substitui estrutura física de socorro, mas é condição para que um chamado de emergência seja feito e localizado em trechos hoje sem cobertura.

Registre-se que esta conclusão vale para as fontes de infraestrutura de transportes. Bases de saúde, unidades do Corpo de Bombeiros e heliportos podem estar previstos em instrumentos setoriais de saúde e de segurança pública, que não integram o recorte deste produto; a verificação em planos estaduais de saúde e de defesa civil fica registrada como recomendação para a próxima etapa.

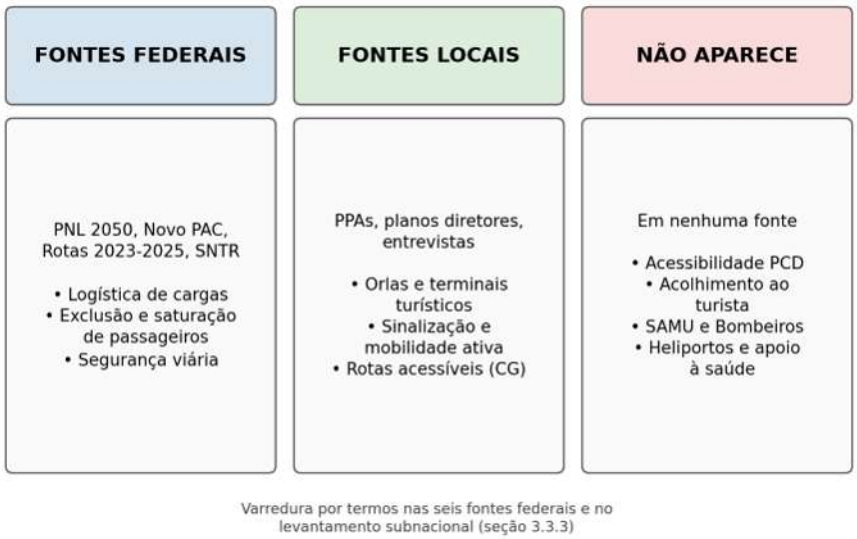
O contraste com a Política Nacional de Turismo

A ausência identificada ganha significado quando confrontada com o que o próprio Ministério do Turismo estabelece no Programa de Mobilidade e Conectividade Turística, do Plano Nacional de Turismo 2024–2027 (Brasil, 2025a):

- **Objetivo geral** – "aperfeiçoar a mobilidade e conectividade turísticas no território nacional, buscando facilitar o acesso de turistas aos atrativos turísticos, garantindo sua segurança e comodidade";
- **Resultado esperado** – "maior segurança e conforto para os deslocamentos turísticos por meio da adoção de diretrizes técnicas voltadas à acessibilidade, à qualidade dos equipamentos e à experiência do turista";
- **Atribuição da CGMob** – fomentar acessibilidade, tecnologia e energias renováveis;
- **Concepção de transporte turístico** – pode ser meio de acesso ao destino ou atração em si, como nos trens turísticos, nos passeios náuticos e no cicloturismo;
- **Meta do Eixo Terrestre** – realizar cinco estudos para incentivar o turismo fronteiriço sustentável até 2027, meta da qual este estudo faz parte.

Há, portanto, uma assimetria entre políticas: a segurança, a comodidade, a acessibilidade e a experiência do turista são objetivos declarados da Política Nacional de Turismo, mas não constituem categorias das bases federais de infraestrutura que definem onde o investimento ocorre. As três dimensões examinadas nesta seção são, nessa leitura, menos uma lacuna do diagnóstico e mais a tradução territorial de uma lacuna de articulação entre a Política de Turismo e o planejamento da infraestrutura.

Figura 29 - Onde a experiência humana aparece no levantamento e onde não aparece



Fonte: elaboração Itaipu Parquetec (2026), a partir do levantamento por termos nas fontes federais e do levantamento subnacional.

Em síntese, o panorama de investimentos mapeado para os 12 municípios é orientado à capacidade logística de cargas. A experiência humana do deslocamento aparece em três registros parciais:

- a dimensão de passageiros do PNL 2050, que mede exclusão e saturação entre regiões;
- a segurança viária, tratada como diagnóstico e não como carteira;
- a agenda municipal de acolhimento e de mobilidade ativa, que existe, mas não é reconhecida como infraestrutura turística pelas bases nacionais.

Não há, em nenhuma das seis fontes federais analisadas, previsão de estruturas de acessibilidade, de acolhimento ou de apoio de emergência ao longo das rotas que ligam os municípios aos atrativos afastados. Essa constatação deve ser lida em conjunto com as recomendações apresentadas na seção 3.3.4.

3.3.3. Impactos dos investimentos sobre o turismo fronteiriço

As seções anteriores identificaram e localizaram os empreendimentos previstos, em execução ou recentemente concluídos nos 12 municípios. Esta seção analisa seus efeitos sobre o turismo fronteiriço, conforme previsto no Termo de Referência. A análise parte de uma premissa: um investimento em infraestrutura não produz efeito turístico por si mesmo, mas pela alteração que introduz em alguma das etapas da jornada do visitante: chegar, atravessar a fronteira, circular, permanecer e retornar. Por isso, os impactos são organizados por mecanismo, e não por modal.

Duas ressalvas delimitam o alcance desta análise:

- os efeitos descritos são **potenciais e condicionados**: o levantamento não dispõe de séries de fluxo turístico por município nem de dados de origem dos visitantes nas travessias, ausência que, no caso de Porto Murtinho, é ela própria um dos achados do diagnóstico;
- as fontes consultadas **não atribuem finalidade turística** à maior parte dos empreendimentos; os efeitos foram deduzidos do cruzamento entre a natureza de cada intervenção e as condições de mobilidade relatadas pelas gestões municipais, e não extraídos de projeções oficiais.

Impacto 1. Separação entre o tráfego de passagem e a experiência urbana do visitante

- **Mecanismo** – retirada do tráfego pesado dos centros urbanos, que hoje disputam o mesmo espaço viário com a circulação do visitante;
- **Onde se observa** – oito dos 12 municípios possuem contorno, anel ou perimetral em algum estágio, sete com registro documental e um, em Mundo Novo, informado pela gestão municipal; a pressão é mensurável em Guaíra, onde a BR-163 registra 5.149 veículos por dia no trecho da Ponte Ayrton Senna, 29% deles comerciais (DNIT, 2026a), e relatada em Medianeira, onde o tráfego produtivo incide sobre a travessia da BR-277, e em Mundo Novo, onde o contorno em construção tem por finalidade explícita retirar o fluxo da rodovia federal da área urbana;

- **Efeito esperado** – redução do tempo e do desconforto de circulação no destino e liberação dos centros para funções comerciais, culturais e de lazer que sustentam a permanência;
- **Condição** – políticas urbanas que convertam o espaço liberado em qualificação efetiva (calçadas, travessias, sinalização e requalificação de orlas); sem elas, o contorno produz apenas ganho logístico.

Impacto 2. Recomposição da cadeia regional de acesso aéreo

- **Mecanismo** – ampliação da capacidade de receber visitantes de mercados distantes e internacionais;
- **Onde se observa** – quatro concessões que somam R$ 1,41 bilhão, em Foz do Iguaçu, Campo Grande, Ponta Porã e Corumbá (Brasil, 2026d), somadas a intervenções menores em Dionísio Cerqueira, Guaíra, Mundo Novo, Medianeira, Bonito e Porto Murtinho;
- **Limite identificado** – a infraestrutura não se converte automaticamente em conectividade: Corumbá tem o aeroporto em concessão, com obras previstas, e opera com uma única companhia aérea; Campo Grande dispõe de estrutura adequada e mantém como prioridade a captação de voos internacionais;
- **Efeito de rede** – a conectividade de Bonito depende também de Dourados, e a de Porto Murtinho depende de Bonito, a cerca de 200 km; alteração de capacidade ou frequência em qualquer desses aeroportos repercute sobre toda a cadeia regional;
- **Condição** – oferta efetiva de voos, que envolve decisões comerciais das empresas aéreas, e planejamento em escala regional, que o diagnóstico não identificou.

Impacto 3. Mudança no regime das travessias internacionais

Este pode ser entendido como o impacto de maior especificidade fronteiriça, porque não tem equivalente em destinos do interior do país. As intervenções atuam sobre o regime da travessia em três frentes:

- **Novas estruturas físicas** – Ponte da Integração, nova ponte de Porto Murtinho, ponte sobre o rio Apa e restauração da Ponte Ayrton Senna;
- **Novos equipamentos de controle** – Porto Seco de Foz do Iguaçu, com Área de Controle Integrado com a Argentina, a nova aduana de cargas com funcionamento de 24 horas prevista em Capanema e os portos secos previstos em Dionísio Cerqueira e Porto Murtinho, este também com aduana própria;
- **Medidas de operação** – regime de cabeceira única e ampliação de horários.

O diagnóstico mostra que a terceira frente condiciona as duas primeiras: em Corumbá, o anel viário e a área de controle integrado estão concluídos, porém ainda persistem esperas de horas; em Guaíra, a balsa não opera nos fins de semana; em Dionísio Cerqueira, a saturação concentra-se na aduana de passageiros no mês de janeiro; em Foz do Iguaçu, a Ponte da Integração, concluída, depende da instalação definitiva da Receita Federal e das demais forças federais nas novas estruturas aduaneiras (Brasil, 2023); por fim, em Porto Murtinho, a nova ponte bioceânica ainda não conta com aduana plenamente estruturada e o município não dispõe de delegacia da Polícia Federal (Brasil, 2026f, p. 296). Sem capacidade operacional, a ampliação da estrutura física redistribui as filas, mas não as elimina.

Há, ainda, um efeito informacional pouco evidente: ao estruturar a passagem internacional, os novos equipamentos criam condições para registrar sistematicamente a entrada e a saída de pessoas. Em Porto Murtinho, onde esse registro inexiste, não há como caracterizar os visitantes, acompanhar a evolução dos fluxos e fundamentar decisões de investimento turístico. O controle fronteiriço opera, nesse sentido, apenas como infraestrutura de passagem sem informação turística.

Figura 30 - Linha do tempo dos marcos registrados nas fontes



Fonte: elaboração Itaipu Parquetec (2026), a partir das fontes documentais analisadas e das entrevistas.

Nota: O PNL 2050 não atribui cronograma aos empreendimentos que prevê.

Impacto 4. Efeitos durante a execução das obras

- **Mecanismo** – o período de obras produz pressão temporária sobre a mobilidade e sobre a capacidade receptiva dos destinos;
- **Mundo Novo** – parte dos meios de hospedagem está ocupada por trabalhadores vinculados às obras, o que já exigiu, em eventos de maior porte, a distribuição de visitantes em municípios próximos;
- **Porto Murtinho** – o tempo de viagem da única linha intermunicipal é ampliado pelas paradas e interferências ao longo do percurso;
- **Guaíra** – as obras na Ponte Ayrton Senna aumentam as filas na travessia;
- **Mitigação possível** – calendário de obras compatível com a alta temporada e com o calendário de eventos, comunicação prévia aos operadores e articulação regional de hospedagem, o que exige que a gestão do turismo seja informada dos cronogramas, prática não identificada pelo diagnóstico.

Impacto 5. Pressão sobre o ativo turístico

Nem todo investimento amplia o valor turístico do território; parte dele incide sobre o próprio ativo que sustenta o destino. O caso mais expressivo é de Corumbá:

- **Empreendimento** – ampliação do Terminal Privativo Gregório Curvo, em Porto Esperança, com valor de referência de R$ 1,91 bilhão e capacidade projetada de até 15 milhões de toneladas de minério por ano;
- **Repercussões registradas** – termo de compensação ambiental de R$ 21,6 milhões com o IMASUL e conversão de procedimento preparatório em inquérito civil pelo Ministério Público Federal, para apurar possível ocupação de área utilizada pela comunidade ribeirinha de Porto Esperança;
- **Escala da pressão** – o plano projeta o crescimento da produção de minério de ferro de 10,47 para 25 milhões de toneladas até 2050, prevê a expansão do complexo portuário para grupos de carga que hoje não movimenta e registra que a área de influência da Malha Oeste abrange cavernas, terras quilombolas e trechos urbanos, com possíveis desapropriações e reassentamentos (Brasil, 2026f, p. 30–31; 356–357; 400);
- **Lacuna de articulação** – a agenda turística municipal concentra-se na orla portuária, no centro de convenções e na sinalização, sem menção à expansão portuária, enquanto a UFMS registra que a exploração de ferro e cimento contribui para transformações na paisagem.

Impacto 6. Alteração na distribuição territorial dos fluxos

- **Concentração** – cinco municípios (Foz do Iguaçu, Campo Grande, Corumbá, Porto Murtinho e Ponta Porã) concentram parcela significativa das intervenções, por reunirem conexões internacionais, corredores estruturantes e infraestrutura aeroportuária;
- **Ausências** – Bonito, destino de referência nacional, não aparece em nenhum empreendimento, eixo ou corredor do PNL 2050, e Medianeira aparece no plano pela requalificação da BR-277, no cenário-meta, e

pelo trecho Cascavel–Foz do Iguaçu da Nova Ferroeste, mantido no banco de projetos e para o qual o estudo de viabilidade prevê possível terminal de transbordo no município;

- **Assimetria de financiamento** – o acesso direto a determinadas linhas exige população entre 90 mil e 100 mil habitantes e condições adequadas de capacidade de pagamento (Brasil, 2024), patamar do qual apenas parte dos municípios se aproxima;
- **Implicação** – a consolidação de circuitos regionais não decorrerá espontaneamente da carteira existente; depende de consórcios e projetos intermunicipais aplicados justamente aos objetos que hoje ficam fora das carteiras federais, como rotas turísticas, infraestrutura náutica, cicloturismo, acessos a atrativos e estruturas de conexão fronteiriça.

Impacto 7. Deslocamento de cargas entre modais e seus efeitos sobre as rodovias turísticas

- **Mecanismo** – decisões sobre ferrovia e hidrovia alteram o volume de carga nas rodovias que os visitantes utilizam;
- **Evidência** – a última viagem ferroviária de minério entre Antônio Maria Coelho e o porto de Corumbá ocorreu em dezembro de 2024, e o plano registra que, com a seca do rio Paraguai, os transportadores têm migrado para o modo rodoviário (Brasil, 2026f, p. 30–31);
- **Efeito** – a pressão recai sobre a BR-262, único acesso rodoviário ao município, associada pela gestão e pela UFMS a acidentes, excesso de velocidade e atropelamento de animais;
- **Sentido inverso** – a retomada da Malha Oeste, incluída no cenário-meta e com estudos de nova concessão em execução após o encerramento da concessão em junho de 2026, e a consolidação da hidrovia tendem a aliviar essa pressão.

Nesse aspecto identifica-se que a dissociação entre planejamento logístico e planejamento turístico se torna mais custosa para o destino: uma decisão tomada por motivações de carga leva a alterações diretas as condições de segurança e de tempo de viagem de quem chega ao Pantanal. Além disso, no caso da BR-262 entre Campo Grande e Corumbá, nenhuma das fontes federais consultadas prevê intervenção.

Impacto 8. A expansão ferroviária e o reposicionamento de Corumbá

Corumbá é o único município do escopo alcançado por dois empreendimentos ferroviários do cenário-meta, que o deslocam da condição de ponta final de um ramal desativado para a de nó de um corredor transcontinental (Brasil, 2026f, p. 398–400):

- **Malha Oeste (Corumbá–Mairinque)** – 1.593 km, empreendimento *Brownfield* descrito como recuperação de corredor histórico de escoamento do Centro-Oeste, com concessão encerrada em junho de 2026, sem nova licitação, e estudos de nova concessão em execução (Brasil, 2026d), com previsão de investimentos para recuperação e retomada operacional;
- **Ferrovia Bioceânica Capricórnio** – jurisdição internacional, com saída de Corumbá e trecho pela Bolívia até o Chile, articulada à expansão do Complexo Portuário de Santos e à ampliação do Porto de Antofagasta.

Três efeitos decorrem dessa previsão:

- **Alívio da BR-262** – a retomada operacional da Malha Oeste é a única intervenção prevista em qualquer das fontes capaz de reduzir a pressão de carga sobre o único acesso rodoviário ao município, já que nenhuma prevê obra na própria rodovia; o plano associa a migração modal à redução de emissões, de acidentes de trânsito e de roubos de carga (Brasil, 2026f, p. 400);
- **Inserção internacional (hipótese a verificar)** – a consolidação do corredor tende a ampliar a circulação de pessoas ligadas à operação logística e a reforçar a função de Corumbá como ponto de passagem entre Brasil, Bolívia e vertente andina; a hipótese encontra limite nas condições

atuais da travessia com Puerto Quijarro, onde a estrutura está concluída, mas persistem esperas de várias horas e restrições legais à circulação de táxis;

- **Possibilidade não prevista para o escopo** – o plano admite uso turístico e de passageiros da infraestrutura ferroviária no litoral nordestino (Brasil, 2026f, p. 396) e registra trem turístico em operação conjunta com carga na conexão Curitiba–Paranaguá (Brasil, 2026f, p. 500), mas não aplica essa possibilidade ao corredor que alcança Corumbá, onde a região imediata soma 1.290.504 viagens e nenhuma pelo modo aéreo (Brasil, 2026f, p. 240).

Daí decorre a principal implicação de planejamento: as condições de uso da infraestrutura recuperada tendem a ser definidas na nova concessão e no detalhamento dos Planos Setoriais, aos quais o próprio plano remete a análise de projetos, contratos e obras (Brasil, 2026f, p. 315). Se a hipótese de uso turístico ou de passageiros não for formulada nessa etapa, deixará de existir como alternativa por um horizonte longo. Registre-se que nenhuma das gestões entrevistadas mencionou o modal ferroviário e que, nos dados primários, a ferrovia aparece apenas como patrimônio.

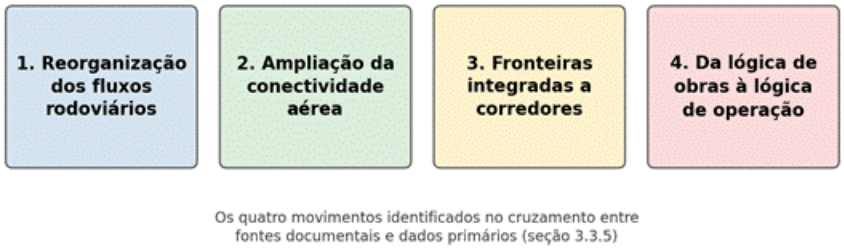
Duas ressalvas delimitam essa análise: o plano não atribui valor, cronograma nem estágio aos empreendimentos e a Malha Oeste depende da nova concessão, ainda em estudo, enquanto o trecho internacional é *greenfield* e depende de articulação com Bolívia e Chile, o que situa os efeitos no longo prazo; e a área de influência da Malha Oeste abrange cavernas, terras quilombolas e trechos urbanos, com possíveis custos de desapropriação e reassentamento (Brasil, 2026f, p. 400), de modo que o ganho para o turismo depende das salvaguardas discutidas no Impacto 5.

Tomados em conjunto, os oito impactos indicam que os efeitos turísticos da carteira analisada dependem prioritariamente de três condições: a operação das fronteiras, a articulação entre os aeroportos da região e a compatibilização entre as agendas de logística e de turismo.

Diagnóstico: mudanças em curso e reflexos para o futuro do turismo na fronteira

A leitura conjunta dos dois estratos do diagnóstico (documental e primário) permite identificar não apenas uma carteira de obras e investimentos, mas transformações estruturais na forma como os municípios fronteiriços vêm sendo conectados entre si, aos grandes corredores nacionais e aos países vizinhos. O cruzamento das informações evidencia quatro movimentos principais destacados na Figura 31.

Figura 31 - As quatro transformações identificadas no diagnóstico



Fonte: elaboração Itaipu Parquetec (2026), a partir do cruzamento entre as fontes documentais e os dados primários.

1. Contornos, anéis e perimetrais

- **Concluídos, em execução ou licitados – Contorno da BR-469, em execução, em Foz do Iguaçu**; contorno em construção pela concessionária, segundo a gestão municipal, em Mundo Novo; Contorno Viário Sul, com 96% de execução, em Ponta Porã; Anel Viário – Ramo Sul, com licitação homologada, em Bonito; anel viário concluído, em Corumbá;
- **Previstos, em ação preparatória ou em estudo – Contorno Leste da BR-163, em ação preparatória, em Guaíra; marginais da Perimetral Leste, previstas no orçamento de 2026, em Foz do Iguaçu; contorno da PR-495, em Medianeira, e vias perimetrais, em Dionísio Cerqueira, em estágio conceitual ou de estudo**;

- **Resultado** – oito dos 12 municípios possuem contorno, anel ou perimetral em algum estágio de planejamento, execução ou conclusão, sete deles com registro documental e um, em Mundo Novo, informado pela gestão municipal;
- **Condição** – ao deslocar o tráfego de passagem para fora das áreas centrais, essas obras criam oportunidades para requalificação de espaços públicos, mobilidade ativa e valorização dos centros, mas esses benefícios dependem de políticas urbanas complementares.

2. Conectividade aérea

- **Municipal e estadual** – auxílios à navegação e pouso noturno em Dionísio Cerqueira, balizamento noturno previsto em Guaíra, licitação estadual em Mundo Novo, estudos de concessão de uso em Medianeira, reforma de terminal em Bonito e projeto de aeroporto internacional em Porto Murtinho;
- **Limite** – a existência de pista, terminal ou equipamento de navegação não assegura a oferta regular de voos, como mostram Corumbá, com uma única companhia em operação, e Campo Grande, que busca captar voos internacionais;
- **Ausência** – o PNL 2050 não prevê intervenção aeroviária para nenhum dos 12 municípios.

3. Fronteiras integradas a corredores

- **Ponte da Integração (Foz do Iguaçu)** – concluída, mas dependente da plena operação dos equipamentos de controle;
- **Nova ponte de Porto Murtinho** – em construção, sem recursos assegurados para a conexão com a área urbana;
- **Ponte Ayrton Senna (Guaíra–Mundo Novo)** – obras ainda em andamento;
- **Reforço do movimento pelo PNL 2050** – expansão dos portos de Corumbá e Porto Murtinho e saída ferroviária bioceânica por Corumbá

(MS); requalificação das rodovias que chegam às travessias de Foz do Iguaçu e de Barracão, na faixa paranaense e catarinense.

4. Da lógica de obras à lógica de operação

Em cinco municípios, situados em três estados e associados a diferentes fronteiras internacionais, as entrevistas apontam o funcionamento do aparato de controle como fator de restrição à circulação, e não a insuficiência da infraestrutura física:

- **Corumbá** – controle integrado concluído, mas com esperas prolongadas;
- **Guaíra** – balsa sem operação durante os fins de semana devido à ausência de expediente da Receita Federal;
- **Dionísio Cerqueira** – saturação na aduana de passageiros;
- **Capanema** – demanda por ampliação de horário;
- **Porto Murtinho** – ausência de controle formal, limitando inclusive a produção de dados sobre os fluxos.

A ampliação de modelos de controle integrado e de procedimentos coordenados, nos quais as autoridades dos dois países concentrem as fiscalizações em um único ponto, às travessias de Ponta Porã, Dionísio Cerqueira, Barracão e Capanema poderia reduzir tempos de espera e tornar mais previsível a circulação internacional de visitantes, com boa relação entre esforço institucional e resultado potencial.

Turismo e logística: agendas ainda dissociadas

- **Origem dos investimentos** – grande parte dos empreendimentos identificados tem origem em agendas de logística, transporte, comércio exterior ou desenvolvimento urbano; o PNL 2050 se destaca como exemplo dessa orientação, pois seus empreendimentos respondem a problemas de escoamento de cargas e a dimensão turística não aparece entre os critérios de priorização;
- **Sentido inverso** – demandas dos gestores de turismo, como acessos, terminais, infraestrutura náutica, mobilidade ativa e condições de travessia, muitas vezes não aparecem nas bases nacionais de infraestrutura;

- **Turismo náutico** – píeres, rampas, marinas e terminais são registrados sob funções como esporte, lazer ou urbanismo, o que contribui para a sub-representação nos diagnósticos, mesmo havendo investimento concreto, demanda identificada e um agente financiador recorrente, a Itaipu Binacional;
- **Patrimônio ferroviário** – a ferrovia aparece nos dados primários como patrimônio, em Ponta Porã e Campo Grande, o que sugere a oportunidade de integrar sua preservação às políticas de turismo.

Financiamento e escala municipal

- **Arranjo regional** – em dezembro de 2023, BID, CAF, FONPLATA e BNDES firmaram declaração conjunta comprometendo-se a disponibilizar US$ 10 bilhões aos países da América do Sul até o final de 2026, com foco em infraestrutura de integração; o BNDES disponibilizou US$ 3 bilhões para projetos no Brasil e, com dados de maio de 2024, participava de 29 dos 190 projetos mapeados, com carteira aproximada de R$ 15 bilhões (Brasil, 2024);
- **FONPLATA** – além do programa em andamento em Ponta Porã e do já concluído em Corumbá, apoia a pavimentação do trecho paraguaio entre Mariscal Estigarribia e Pozo Hondo, com US$ 354,2 milhões, integrante da Rota Bioceânica (Brasil, 2024);
- **Restrição de acesso** – em regra, os entes interessados precisam apresentar população mínima situada aproximadamente entre 90 mil e 100 mil habitantes, além de condições adequadas de Capacidade de Pagamento (CAPAG) (Brasil, 2024); entre os municípios analisados, apenas Campo Grande e Foz do Iguaçu superam esse patamar, e Corumbá e Ponta Porã situam-se nessa faixa;
- **Alternativas apontadas pelo próprio relatório** – formação de consórcios municipais, revisão dos limites populacionais e priorização de mecanismos do BNDES para entes de menor porte (Brasil, 2024).

Pontos de inflexão

Seis decisões devem ser compreendidas como pontos de inflexão capazes de alterar a configuração da conectividade regional:

1. a plena operação da Ponte da Integração;
2. a conclusão da ponte de Porto Murtinho, de seus acessos e de sua estrutura aduaneira;
3. as decisões administrativas relacionadas à conectividade aeroportuária de Ponta Porã;
4. as definições sobre a Hidrovia Paraguai-Paraná e a Malha Oeste;
5. a ampliação da capacidade dos municípios de acessar financiamento por meio de mecanismos cooperativos, somada à ampliação dos modelos de controle integrado nas demais travessias;
6. a ausência de intervenção na BR-262 entre Campo Grande e Corumbá, reconhecida como gargalo pela gestão municipal, pela UFMS e pelo próprio PNL 2050.

O turismo no planejamento nacional de logística

A análise permite formular uma constatação que ultrapassa os 12 municípios. O principal instrumento de planejamento de longo prazo da infraestrutura de transportes do país, o PNL 2050, não incorpora o turismo como critério de priorização: o tema aparece em apenas sete passagens do documento, sempre de forma genérica ou referida a outras regiões, e o Ministério do Turismo não figura entre os órgãos citados. A única camada do plano que trata do deslocamento de pessoas mede viagens entre centralidades regionais, e não fluxos de visitantes. Como o próprio plano remete a análise de projetos e obras aos Planos Setoriais (Brasil, 2026f, p. 315), abre-se nessa etapa uma oportunidade concreta de correção, da qual decorrem cinco recomendações:

1. Incluir a mobilidade turística entre os critérios de priorização dos Planos Setoriais, reconhecendo que corredores como a BR-277, a BR-163, a BR-262 e a BR-267 servem simultaneamente a cargas e a visitantes;
2. Assegurar a participação do Ministério do Turismo na elaboração desses planos, sobretudo nos eixos que alcançam destinos indutores e travessias internacionais;

3. Produzir dados sistemáticos sobre fluxos de visitantes nas travessias de fronteira, hoje inexistentes em pontos como Porto Murtinho, de modo que a demanda turística possa ser medida com a mesma precisão com que o plano mede toneladas;
4. Tratar a operação das fronteiras — horários, efetivo, controle integrado e separação entre fluxos de cargas e de passageiros — como parte da infraestrutura turística;
5. Incorporar às carteiras federais as categorias que hoje só existem na política de turismo: acessibilidade para pessoas com deficiência, infraestrutura de acolhimento ao visitante e apoio de emergência nas rotas longas, conforme demonstrado na seção 3.3.2. Sem categoria na base, o investimento não é planejado, não é monitorado e não é cobrado.

Limitações

- **Temporal** – parte dos estágios foi aferida a partir do último documento formal disponível e não necessariamente corresponde à situação no encerramento do produto; o levantamento é um retrato das condições documentais do período de referência;
- **Orçamentária** – os valores de planos plurianuais e instrumentos semelhantes nem sempre correspondem ao custo individualizado de uma obra e devem ser interpretados como previsões ou dotações condicionais; os empreendimentos do PNL 2050 não têm valor, cronograma nem estágio atribuídos, e os do banco de projetos não constituem prioridade de investimento;
- **De recorte** – nenhuma das fontes federais consultadas apresenta recorte turístico, de modo que a leitura turística resulta da interpretação da equipe, apoiada nos dados primários;
- **Institucional** – o período eleitoral coincidiu com a coleta e restringiu a publicidade institucional e as transferências voluntárias; a ausência de registro atualizado não deve ser interpretada como inexistência do empreendimento;

- **Do estrato primário** – as entrevistas abrangeram 11 dos 12 municípios, permanecendo Bonito sem entrevista com a gestão municipal; o modal ferroviário não contou com representação gerencial, o hidroviário de cargas permaneceu predominantemente documentado, e a diversidade das áreas entrevistadas produz diferentes níveis de detalhamento técnico.

O diagnóstico não pretende estabelecer uma carteira definitiva de obras nem hierarquizar investimentos exclusivamente pelo valor financeiro ou pelo estágio físico. Sua principal contribuição está em evidenciar que infraestrutura, mobilidade e conectividade formam um sistema interdependente:

- uma ponte necessita de acesso e operação aduaneira;
- um aeroporto depende de conexões terrestres e oferta de voos;
- um terminal rodoviário depende de linhas e frequência;
- uma ciclovia depende de continuidade territorial para constituir rota turística;
- uma hidrovia exige infraestrutura de acesso e operação;
- um porto seco ou uma aduana produz resultados distintos conforme a capacidade de processamento e a coordenação dos órgãos envolvidos.

A principal mudança em curso não é apenas a implantação de novas infraestruturas, mas a reorganização progressiva da faixa de fronteira como território de circulação regional e internacional. O desafio para o turismo é fazer com que essa transformação seja incorporada ao planejamento dos destinos antes que seus efeitos sejam determinados exclusivamente pelas agendas de logística, transporte e comércio exterior. É essa articulação que pode transformar uma fronteira caracterizada pela passagem em um território efetivamente conectado, acessível e capaz de converter sua posição estratégica em valor turístico e desenvolvimento regional.

4. DIAGNÓSTICO TÉCNICO EM CAMPO E QUALIDADE DA INFRAESTRUTURA (ATIVIDADE 4.2)

O presente capítulo apresenta os resultados do diagnóstico de campo realizado nos 12 municípios fronteiriços selecionados, com foco nas condições concretas de chegada e de deslocamento do turista nesses territórios. Enquanto os capítulos anteriores trataram das análises dos dados secundários, da análise espacial e das percepções coletadas junto aos atores locais para complementar as obras futuras previstas, o presente capítulo volta-se à observação direta em campo, confrontando o que foi previamente identificado com a realidade física e operacional dos acessos, equipamentos e corredores de transporte. Na escala de cada município, essa observação é combinada com as bases secundárias que permitem situá-la, como os dados da ANTT, da ClickBus, da ANAC, da ANATEL, do Plano Nacional de Contagem de Tráfego, do IBGE, da RAIS e do CADASTUR, conforme os procedimentos descritos na seção 2.6.

As fichas de campo (Apêndice E) foram aplicadas a fim de facilitar a análise por município e posteriormente tabuladas para subsidiar as análises apresentadas a seguir, que tratam dos 88 pontos avaliados, de cinco tipos (seção 2.5): vias de chegada, pontos de circulação interna, terminais rodoviários, aeroportos e postos de fronteira. A seção 4.2 reúne as vias de chegada, os terminais rodoviários, os aeroportos e os postos de fronteira como as quatro portas de chegada aos municípios, e a seção 4.3 parte dos pontos de circulação interna para examinar o deslocamento.

A análise integrada dos dados secundários, das fichas de campo e das percepções registradas pelos técnicos, avaliada conforme preenchimento de formulário após as visitas (APÊNDICE I), que realizaram as visitas permite compreender a chegada do turista aos territórios a partir de diferentes dimensões da infraestrutura de acesso. Nesse sentido, a chegada não se restringe ao deslocamento físico até o município, mas envolve também as condições das vias, os terminais de transporte, as aduanas, a disponibilidade de informações, a acessibilidade e a capacidade desses espaços de acolher e orientar o visitante.

A partir desses cinco tipos de ponto, a análise está organizada em três frentes complementares. Primeiro, a seção 4.1 aborda aspectos com relação a análise individual de cada município analisada por dados primários após as visitas de campo e uso de dados secundários para composição de mapas e análises complementares. Nesse olhar, é possível entender como o turista chega e como ele se desloca para cada um dos 12 municípios deste estudo. Segundo, na seção 4.2, procura-se responder **''Como o turista chega''** em uma perspectiva regional, examinando as portas de entrada aos municípios estudados, contemplando os acessos rodoviários, a chegada pelas rodoviárias, a chegada via modal aéreo e a passagem pelas aduanas nos pontos de fronteira.

Por fim, a seção 4.3, segue a linha do aspecto regional da fronteira e busca responder **''Como o turista se desloca''** analisando a circulação interna nos territórios, abordando o uso de veículo próprio, as condições de infraestrutura para pedestres, o transporte público coletivo, a infraestrutura cicloviária e a circulação por táxis. Juntas, essas duas dimensões permitem reconstituir, de forma sequencial, a experiência de mobilidade do visitante desde sua chegada ao município até sua circulação cotidiana no destino, evidenciando gargalos, descontinuidades e potencialidades observados em campo.

Duas dimensões perpassam transversalmente as análises apresentadas nas seções seguintes, tanto na chegada quanto no deslocamento do turista pelos territórios estudados: a acessibilidade e a sinalização turística. A acessibilidade é definida tanto pela Lei Brasileira de Inclusão (Lei nº 13.146, de 2015) quanto pelo Guia Brasileiro de Sinalização Turística como a possibilidade e a condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida (Brito; Magalhães, 2021, p. 321). A LBI assegura à pessoa com deficiência o direito à cultura, ao esporte, ao turismo e ao lazer em igualdade de condições, atribuindo ao poder público o dever de adotar soluções para a eliminação, a redução ou a superação de barreiras (art. 42, Brasil, 2015), classificadas pela própria lei em seis categorias: urbanísticas, arquitetônicas, nos transportes, nas comunicações e na informação,

atitudinais e tecnológicas. Nas seções municipais, as duas dimensões são registradas item a item, em cada ponto avaliado; nas seções 4.2 e 4.3, são comparadas entre os municípios.

Para esta análise, a acessibilidade foi lida sob o viés da mobilidade turística, considerando em campo: os aspectos urbanísticos (manutenção das vias, caminhabilidade, piso tátil, rampas, semáforo sonoro, faixa livre e iluminação); os aspectos arquitetônicos (manutenção dos edifícios, rampas, sanitários, vagas PCD, elevadores e atendimentos prioritários); os aspectos relacionados aos transportes (pontos de ônibus, estacionamentos e integração intermodal); a comunicação e informação (disponibilidade em outros idiomas, Braille, Libras e informações turísticas); os aspectos atitudinais, aferidos indiretamente pela existência e qualidade dos Centros de Atendimento ao Turista (CATs); e os aspectos tecnológicos, relacionados à disponibilidade de Wi-Fi e de rede de telefonia móvel.

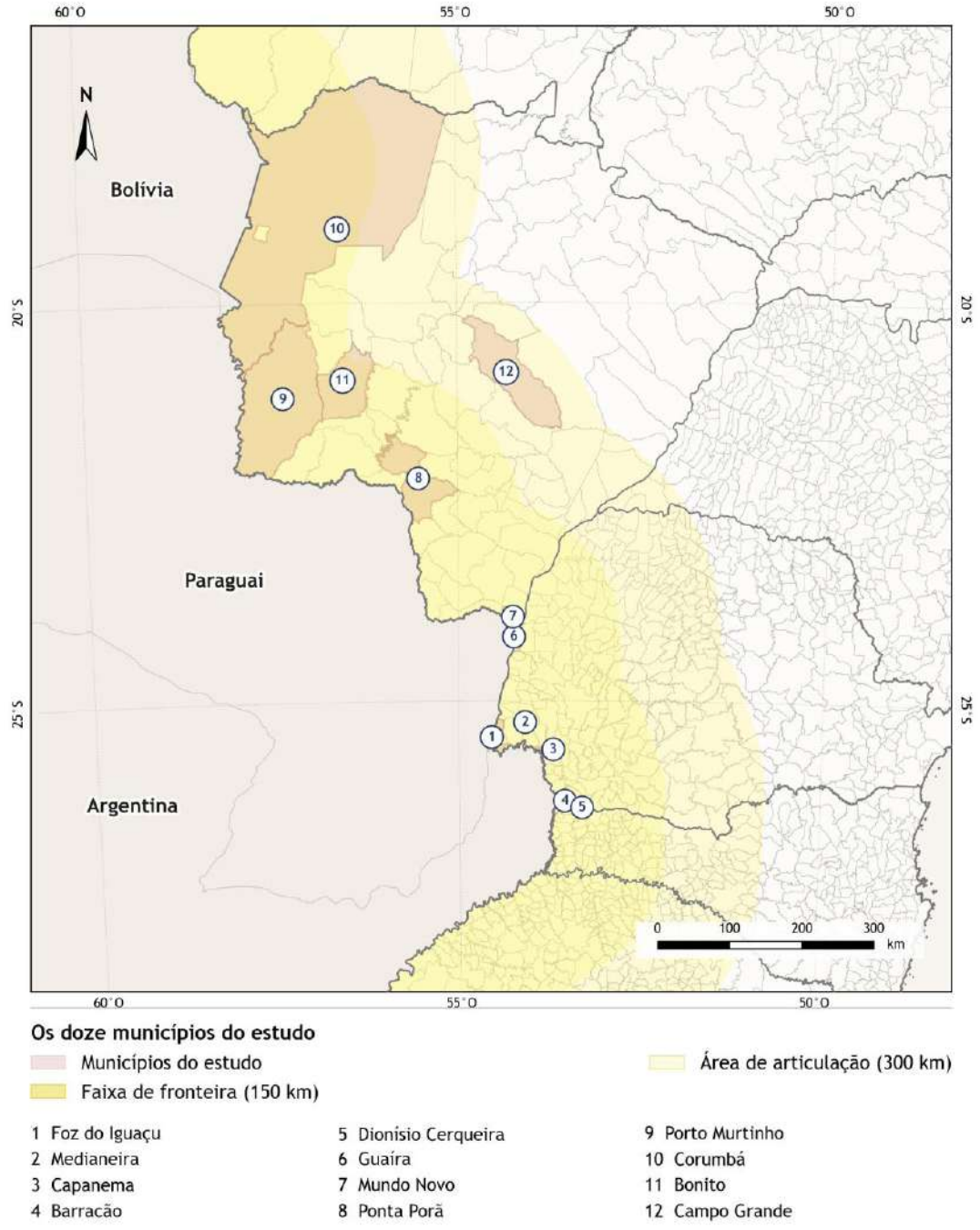
De forma complementar, a sinalização turística constitui elemento fundamental para a orientação espacial do visitante, tanto no interior dos municípios quanto nos trajetos de acesso. As diretrizes de referência estão consolidadas no Guia Brasileiro de Sinalização Turística, elaborado em 2001 por equipe multidisciplinar envolvendo EMBRATUR, IPHAN e DENATRAN e atualizado em 2021 (Brito; Magalhães, 2021), que busca alcançar uma linguagem comum, valorizando a identidade das regiões brasileiras e garantindo unidade de forma às placas. O Guia estabelece oito objetivos gerais — legalidade, padronização, visibilidade/legibilidade/segurança, suficiência, continuidade e coerência, atualidade e valorização, manutenção e conservação, e eficácia — e organiza a sinalização em três tipologias principais: placas de orientação de destino, placas de identificação turística e placas interpretativas. Essas duas dimensões, acessibilidade e sinalização, são retomadas ao longo das seções seguintes, tanto na leitura de como o turista chega quanto de como ele se desloca pelos territórios estudados. Os diagnósticos contam com imagens ilustrativas ao longo do texto, e as fotos das seções 4.2 e 4.3 são reproduzidas em formato ampliado no Apêndice J.

4.1. DIAGNÓSTICO DE CAMPO MUNICIPAL

4.1.1. Apresentação

Cada um dos 12 municípios é analisado em seção própria, seguindo a mesma sequência: o perfil do município, a chegada ao município, a ligação com os demais municípios analisados, a travessia internacional, quando há, o deslocamento interno, a posição no contexto regional, os gargalos e potenciais e as obras e intervenções previstas. A análise utiliza base comum, composta por 88 pontos aferidos em campo entre julho e agosto de 2026, bases federais de infraestrutura e transporte e o panorama de investimentos do relatório, que reúne empreendimentos federais e estaduais e instrumentos de planejamento e orçamento municipais. A aplicação dos mesmos critérios permite comparar as condições observadas entre os municípios. O Mapa 17 localiza os 12 municípios na faixa de fronteira.

Mapa 17 - Os 12 municípios do estudo na faixa de fronteira



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em IBGE (malha municipal 2025 e polígono da Faixa de Fronteira de 150 km).

Entre todos os municípios, a análise considera cinco modos de chegada: rodoviária, aeroporto, ferroviária, hidroviária e a travessia de fronteira, quando aplicáveis. Por essa razão, cada seção identifica tanto os modos existentes quanto os inexistentes no território. Quando uma modalidade está presente, mas não atende ao transporte de visitantes, como ocorre com a linha férrea que atravessa o território sem serviço de transporte de passageiros, essa condição é registrada de forma distinta da ausência do modal.

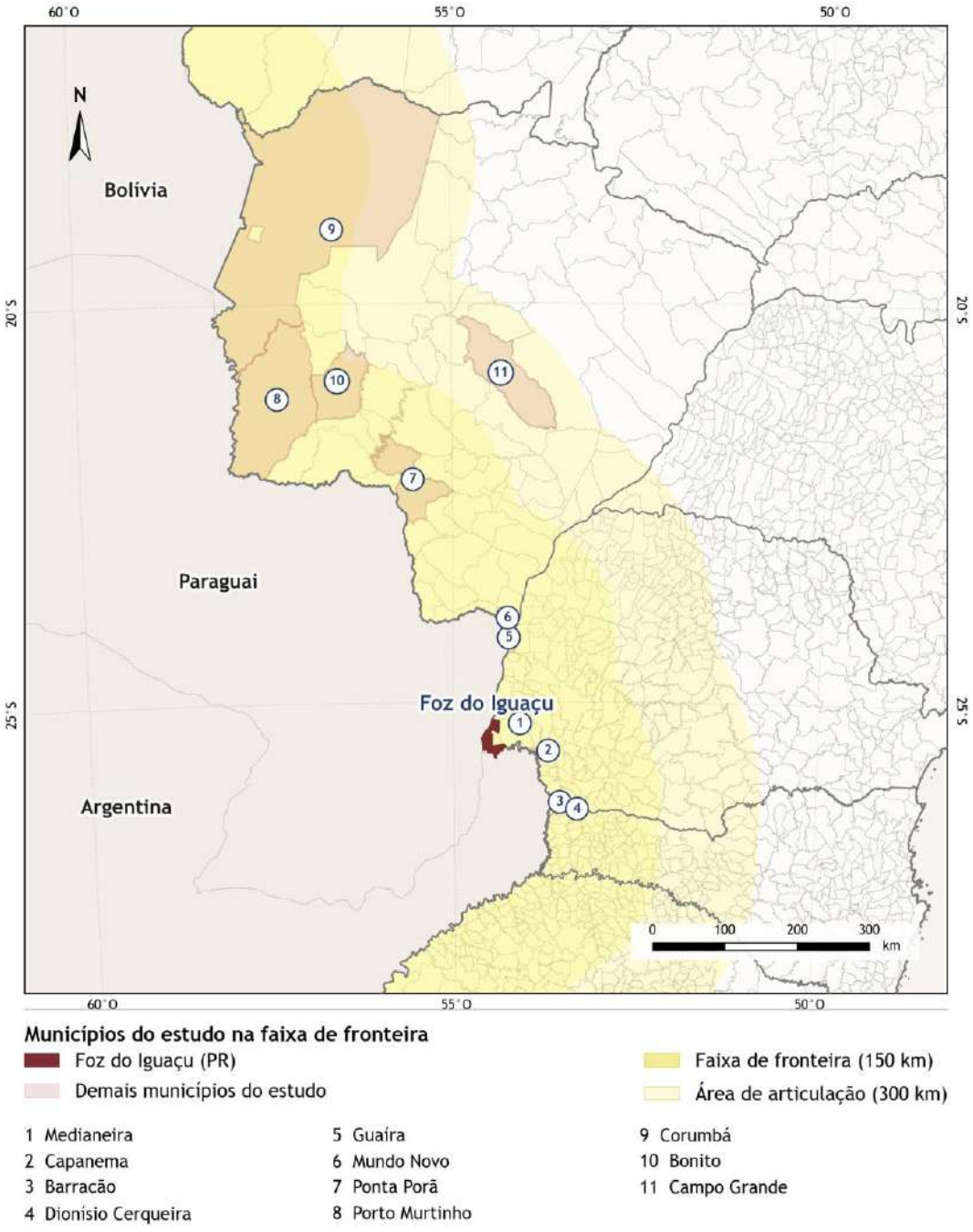
Os pontos observados em campo foram aferidos por meio de formulários específicos para cada tipo de infraestrutura: vias e espaços de circulação, terminal rodoviário, aeroporto e posto de fronteira. Os quadros reproduzem, para cada ponto, os itens previstos no Termo de Referência, incluindo o CAT. Assim, a existência ou ausência desse equipamento é indicada em cada ponto avaliado e não somente no quadro que reúne os pontos de chegada do município.

4.1.2. Foz do Iguaçu (PR)

Foz do Iguaçu possui 285.415 habitantes e área territorial de 609,2 km², com 99,4% da população residente em área urbana (IBGE, 2023d). No Mapa do Turismo Brasileiro, o município encontra-se classificado como município turístico (MTur, 2026). Foz do Iguaçu registra ainda 14.114 vínculos formais nas ACTs (RAIS, 2025) e conta com 116 meios de hospedagem cadastrados no CADASTUR, no recurso mais recente disponível nos dados abertos, referente ao primeiro trimestre de 2022 (CADASTUR, 2022).

Como pode ser visualizado no Mapa 18, o município está localizado no extremo oeste do Paraná, a 530 km de Curitiba em linha reta, e constitui a sede de sua própria Região Geográfica Imediata, inserida na Região Geográfica Intermediária de Cascavel (IBGE, 2017). Situa-se na faixa de fronteira internacional e faz divisa com a Argentina e o Paraguai. Entre os demais municípios do estudo, Medianeira é o mais próximo de Foz do Iguaçu por estrada, com percurso de carro que leva cerca de 40 minutos (OpenStreetMap, 2026).

Mapa 18 - Os 12 municípios na faixa de fronteira, com Foz do Iguaçu (PR) em destaque



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em IBGE (malha municipal 2025 e polígono da Faixa de Fronteira de 150 km).

Além de sua posição estratégica na fronteira, Foz do Iguaçu se consolida como a principal porta internacional da faixa de fronteira e como polo de distribuição dos fluxos para os países vizinhos. Uma imagem de divulgação do destino de Foz do Iguaçu pode ser visualizada na Figura 32.

Figura 32 - Foz do Iguaçu



Fonte: Visit Iguassu (2025).

O município concentra a maior movimentação rodoviária do estado nas portas federais da BR-277 e da BR-469 (DNIT, 2026a), responde por mais de 55% do fluxo externo que ingressa pelo terminal rodoviário da região (ANTT, 2025) e concentra mais de 94% dos desembarques aéreos diretos em um raio de 150 km (ANAC, 2026).

4.1.2.1. Como o turista chega

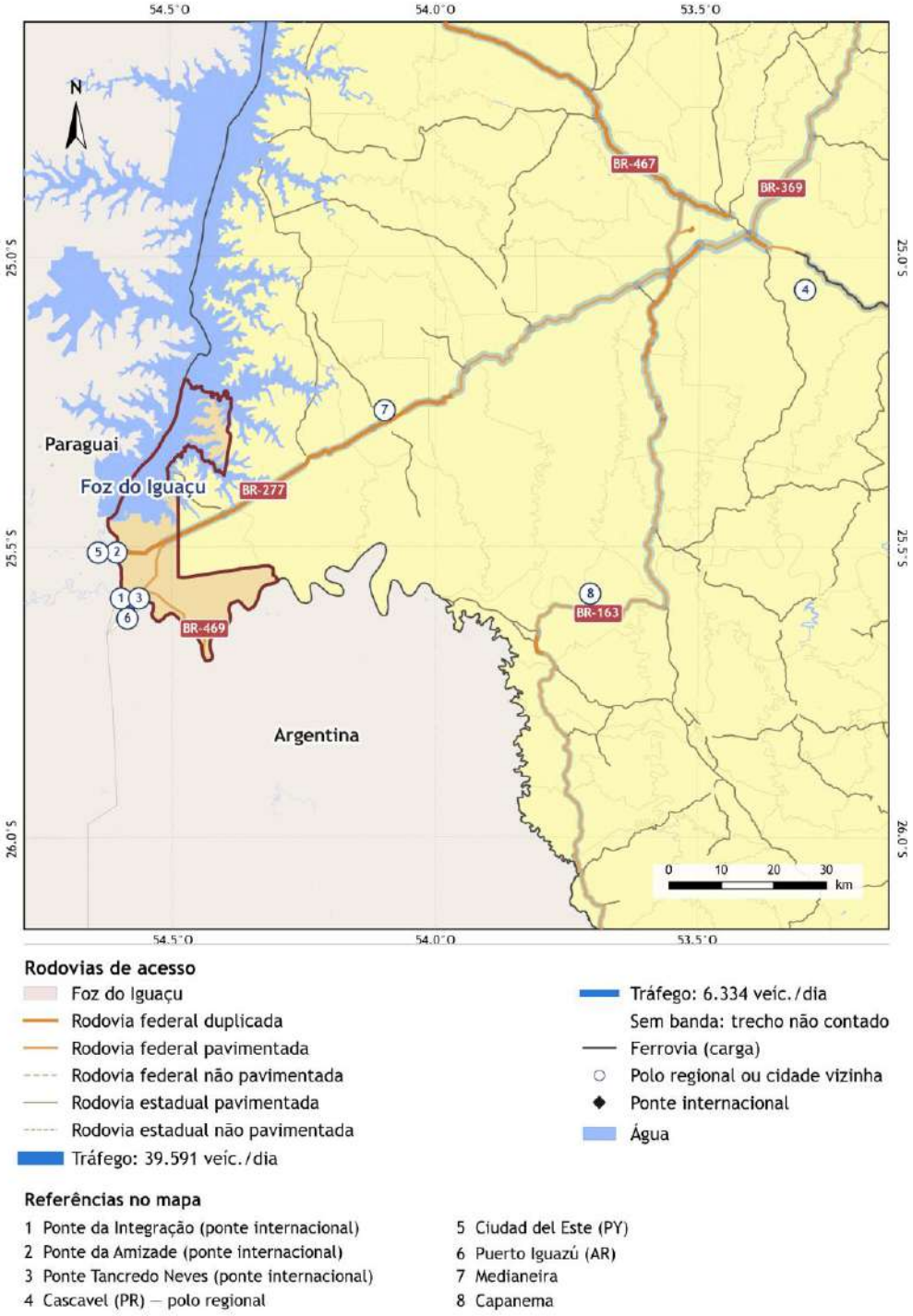
Os diferentes modos de acesso ao município cumprem funções complementares na composição dos fluxos de chegada. O transporte rodoviário conecta Foz do Iguaçu aos mercados emissores do interior do país e do Cone Sul; o transporte aéreo amplia a

conectividade com mercados mais distantes; e as travessias fronteiriças promovem o fluxo cotidiano de pessoas entre os países da Tríplice Fronteira, compartilhando a infraestrutura de circulação com o transporte de cargas e o comércio exterior.

No município, estão presentes o acesso rodoviário, as travessias de fronteira e os modais aeroviário e hidroviário (DNIT, 2026b; ANTT, 2025; ANAC, 2026; ANTAQ, 2026). Não há transporte ferroviário.

Pelo Mapa 19, visualiza-se que o acesso rodoviário ao município a partir do interior do país concentra-se em dois eixos federais principais, que são a BR-277, com 27,9 km no território municipal, e a BR-469, com 32,9 km. Não há rodovias estaduais que atravessem o município (DNIT, 2026b). As três pontes internacionais (Figura 33, Figura 34 e Figura 35) constituem as principais ligações terrestres com os países vizinhos, concentrando fluxos de pessoas, incluindo turistas, e de cargas relacionadas ao comércio exterior.

Mapa 19 - Rodovias de acesso a Foz do Iguaçu



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em DNIT, SNV e CIDE.

Figura 33 - Ponte da Amizade



Fonte: Foz do Iguaçu (2026).

Figura 34 - Ponte Tancredo Neves



Fonte: H2FOZ (2024).

Figura 35 - Ponte da Integração



Fonte: Foz do Iguaçu (2025b).

No trecho de maior movimentação dentro do município, a BR-277 registra 10.779 veículos por dia, dos quais 1.721 são veículos comerciais, correspondendo a 16% do fluxo total (DNIT, 2026a). Esses dados evidenciam que o principal corredor rodoviário de acesso ao município atende simultaneamente aos fluxos turísticos e ao transporte de cargas, embora, nesse trecho, a participação dos comerciais fique abaixo do patamar de 30% adotado para caracterizar a sobreposição entre carga e turismo (Apêndice H). O volume de tráfego aumenta no sentido do interior do estado, alcançando 39.591 veículos por dia no extremo leste do recorte analisado. Quanto ao transporte ferroviário, a linha mais próxima é a Guarapuava-Cascavel, que não chega ao município; portanto, não há transporte ferroviário de passageiros no município.

O Quadro 9 apresenta a qualificação das vias de chegada ao município quanto ao tipo de pista, à manutenção, ao acostamento, à iluminação e à sinalização.

Quadro 9 - Qualificação das vias de chegada a Foz do Iguaçu

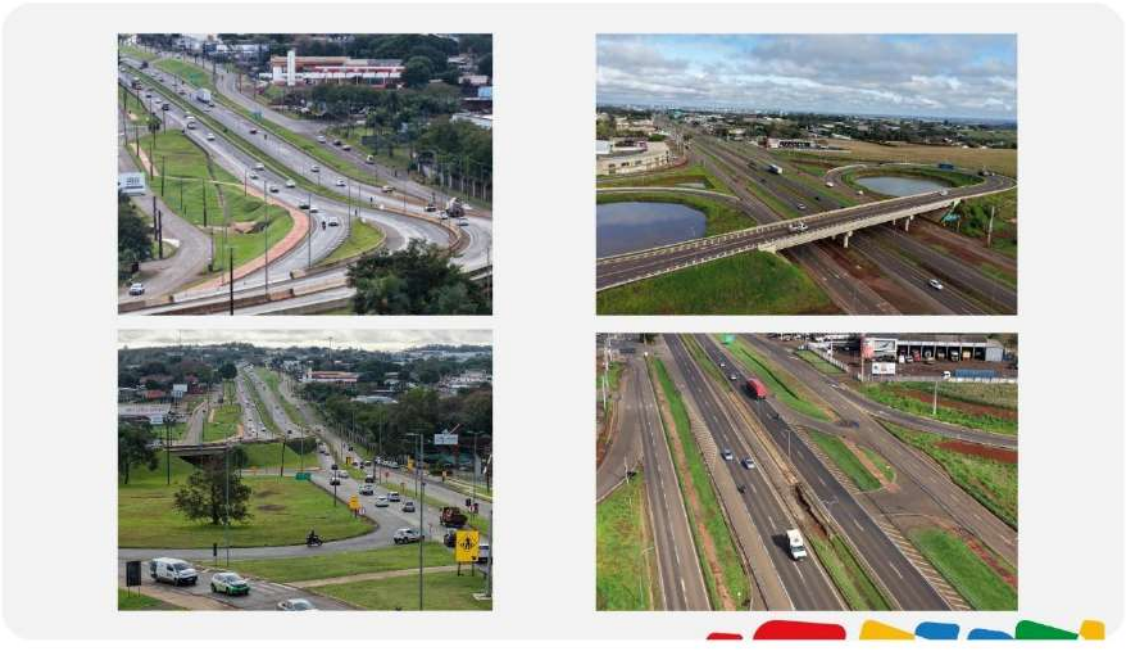
Ponto	Pista	Manutenção	Acostamento	Iluminação	Sinalização de trânsito	Sinalização de turismo	Sinalização para pedestres
#1 BR-277 × Perimetral Leste	Asfalto, quádrupla	4 de 5	Não	Sim	vertical e horizontal	Sim	—
#2 BR-277 × Av. Costa e Silva	Asfalto, dupla	2 de 5	Não	Sim	vertical e horizontal	Não	Sim

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Nota: O travessão indica item que o formulário não cobriu naquele ponto: a sinalização para pedestres, por exemplo, só é perguntada onde há calçada.

As condições da BR-277 apresentam variações ao longo do trecho analisado. Entre o acesso à Perimetral Leste e o entroncamento com a Avenida Costa e Silva, observa-se a redução de duas faixas de circulação, acompanhada de uma mudança no grau de manutenção, de 4 para 2, já no trecho próximo à área urbana (Figura 36).

Figura 36 - Vias externas de Foz do Iguaçu



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Nenhum dos dois pontos analisados dispõe de acostamento. Em relação à sinalização turística, observa-se uma diferença relevante ao longo do percurso: ela está presente nos trechos em que o turista ainda circula em velocidade de rodovia, mas se torna menos presente ou inexistente justamente nos pontos em que é necessário tomar decisões sobre o direcionamento do trajeto (Figura 37).

Figura 37 - Sinalização de informação turística



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Os aspectos que não são contemplados diretamente pelo formulário de avaliação foram registrados nas observações de campo, com destaque para questões relacionadas à sinalização e às condições de circulação. Mesmo no trecho com melhor avaliação, próximo ao acesso à Perimetral Leste, foram identificadas situações que merecem atenção. Entre elas, destaca-se a identificação da BR-277 como “Grande Estrada” Figura 38 em uma das placas de sinalização, além da presença de acessos a bairros fechados que podem induzir a conversões inadequadas.

Figura 38 - Placa de Orientação "Grande Estrada"



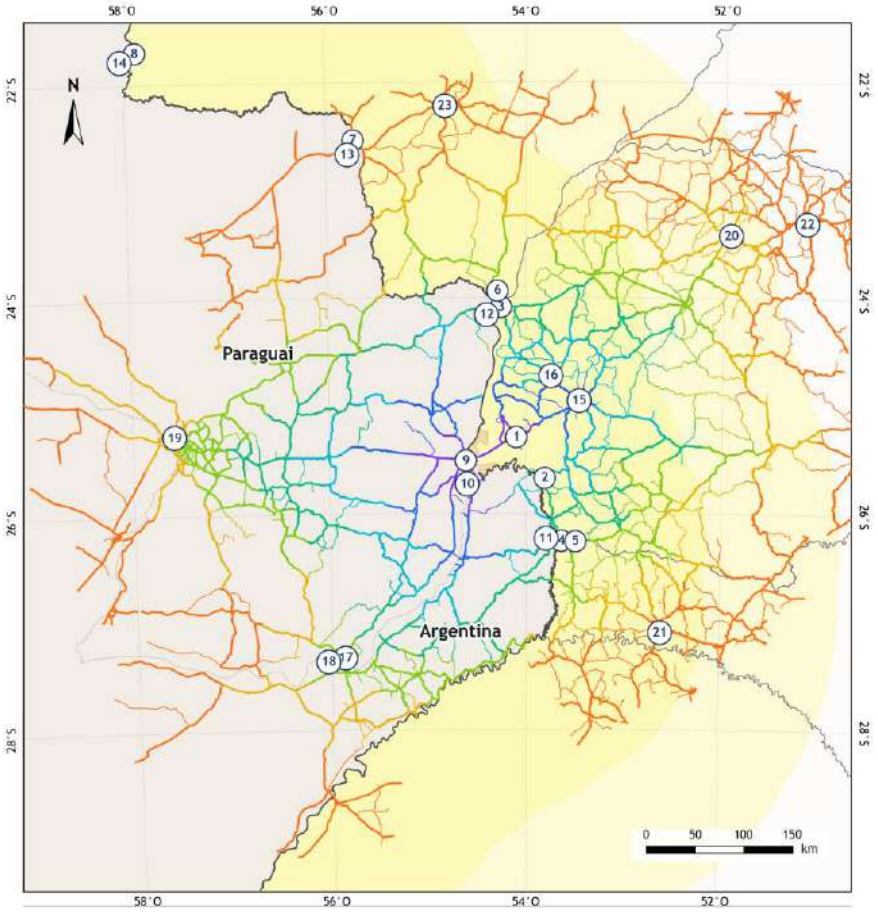
Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Também foram observadas condições relacionadas à segurança e à circulação de pedestres, como a ausência de passarela ou de outro ponto específico para travessia, iluminação insuficiente e ausência de dispositivos de monitoramento de velocidade. Essas características são particularmente relevantes em um trecho que registrou acidentes em um período relativamente curto após sua entrada em operação.

No entroncamento com a Avenida Costa e Silva, somam-se a essas questões o compartilhamento da via por veículos leves e pesados e a presença de ondulações e buracos no pavimento, em um trecho que também não dispõe de acostamento.

O Mapa 20 representa essa malha viária em termos de tempo de deslocamento, enquanto a tabela que o acompanha apresenta os dados detalhados por município. Cada percurso foi calculado duas vezes sobre a malha viária do OpenStreetMap (2026), uma considerando os limites de velocidade sinalizados e outra utilizando as velocidades de circulação estimadas. A comparação entre os dois cenários estabelece uma faixa de tempo para cada percurso.

Mapa 20 - Tempo de viagem por estrada desde Foz do Iguaçu



Tempo de viagem por estrada

- Origem (Foz do Iguaçu)
- Até 1 h
- 1 a 2 h
- 2 a 3 h
- 3 a 4 h
- 4 a 5 h
- 5 a 6 h
- 6 a 8 h
- Município do estudo (ver quadro)
- Cidade fronteiriça (ver quadro)
- Cidade de referência (ver quadro)

Tempo de viagem (no limite da via, em circulação)
1 a 8: municípios do estudo · 9 a 14: cidades fronteiriças · 15 em diante: cidades de referência

1 Medianeira – 0h37-0h42
2 Capanema – 2h28-3h04
3 Guaira – 2h44-3h25
4 Barracão – 3h10-3h45
5 Dionisio Cerqueira – 3h11-3h46
6 Mundo Novo – 3h07-3h49
7 Ponta Porã – 6h08-7h04
8 Porto Murtinho – 10h08-12h05
9 Ciudad del Este (PY) – 0h10
10 Puerto Iguazú (AR) – 0h13-0h15
11 Bernardo de Irigoyen (AR) – 3h13-3h44
12 Salto del Guairá (PY) – 3h04-3h46
13 Pedro Juan Caballero (PY) – 6h09-7h04
14 Carmelo Peralta (PY) – 10h13-12h10
15 Cascavel – 1h26-1h49
16 Toledo – 1h46-2h10
17 Encarnación (PY) – 3h33-4h22
18 Posadas (AR) – 3h43-4h33
19 Asunción (PY) – 3h55-5h06
20 Maringá – 4h09-5h27
21 Chapecó – 5h12-6h22
22 Londrina – 5h11-6h47
23 Dourados – 5h59-7h26

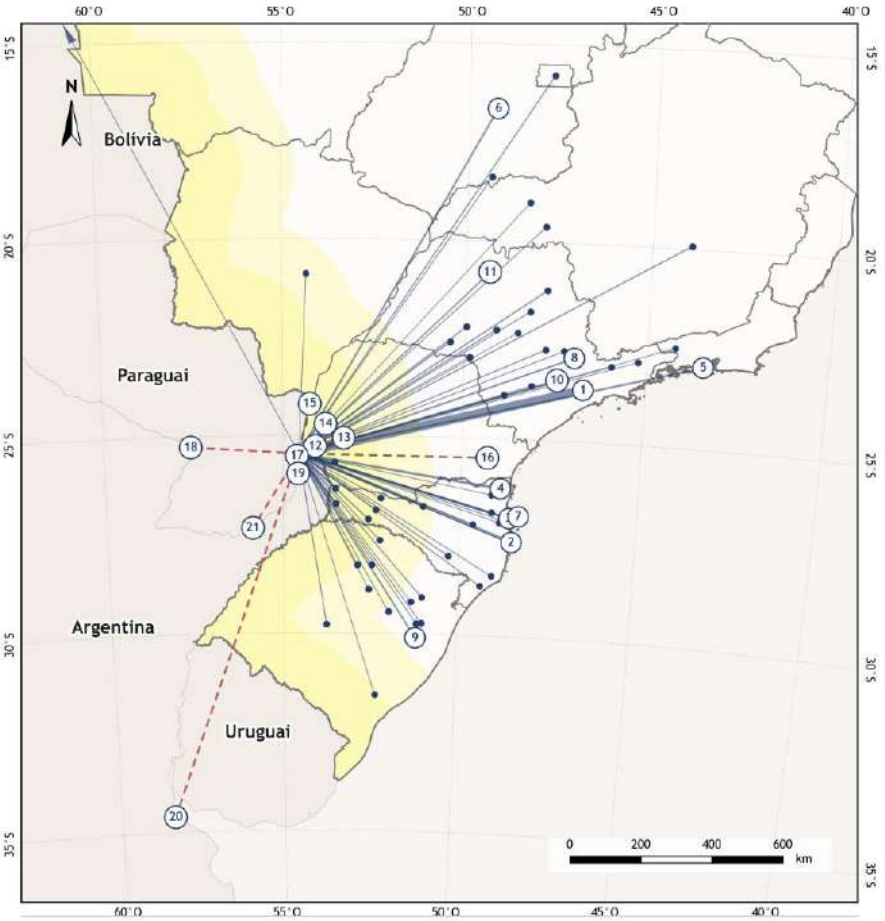
Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em OpenStreetMap.

O alcance territorial apresenta diferenças conforme a direção. Considerando um deslocamento de até duas horas, correspondente a uma viagem de ida e volta no mesmo dia, o alcance rodoviário contempla apenas Medianeira entre os municípios do estudo. Já o deslocamento até Curitiba varia entre 6 h 17 min e 8 h 44 min. A área de alcance é mais ampla no sentido leste, favorecida pela rodovia duplicada, e mais restrita no sentido norte, onde o lago de Itaipu não dispõe de travessia rodoviária.

Em contrapartida, a posição fronteiriça faz com que os países vizinhos estejam inseridos no próprio espaço de deslocamento urbano. Ciudad del Este (Paraguai), por exemplo, está a aproximadamente 10 minutos e Puerto Iguazú (Argentina) está entre 13 e 15 minutos de percurso, sem considerar o tempo de espera nos postos de controle e nas aduanas.

Em 2025, foram emitidas 412.863 passagens de ônibus interestaduais com origem ou destino no município, distribuídas em 188 ligações diretas. As dez principais ligações concentram 75,1% desse total (ANTT, 2025), conforme detalhado na tabela que acompanha o Mapa 21.

Mapa 21 - Ligações diretas por ônibus a partir de Foz do Iguaçu



Ligações por ônibus

- Foz do Iguaçu
- Ligação direta (espessura: passagens)
- Demais ligações diretas (sem número)
- Linha estadual (oferta ClickBus, partidas/dia)
- Linha internacional (oferta do terminal)
- Seta na moldura: ligação fora do recorte
- Faixa de fronteira (150 km)

Ligações com serviço regular levantado

1 São Paulo/SP – 200.438 passagens
2 Florianópolis/SC – 28.208 passagens
3 Balneário Camboriú/SC – 17.485 passagens
4 Joinville/SC – 16.846 passagens
5 Rio de Janeiro/RJ – 10.890 passagens
6 Goiânia/GO – 8.118 passagens
7 Itajaí/SC – 8.002 passagens
8 Campinas/SP – 7.391 passagens
9 Porto Alegre/RS – 7.044 passagens
10 Sorocaba/SP – 5.835 passagens
11 São José do Rio Preto/SP – 4.651 passagens
12 Medianeira/PR – 4.334 passagens
13 Cascavel – 16 partidas/dia
14 Toledo – 8 partidas/dia
15 Guaíra – 6 partidas/dia
16 Curitiba – 14 partidas/dia
17 Ciudad del Este – linha internacional
18 Asunción – linha internacional
19 Puerto Iguazú – linha internacional
20 Buenos Aires – linha internacional
21 Encarnación – linha internacional

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ANTT (bilhetagem 2025) e ClickBus (oferta, setembro de 2026).

A distribuição dessas conexões forma um leque predominantemente orientado para leste e sul, com destaque para os estados de São Paulo, responsável por 59,1% das passagens, e Santa Catarina, por 24,6%. Em contrapartida, observa-se participação muito reduzida de ligações em direção ao oeste e ao norte. Nesse caso, a posição fronteiriça apresenta uma dinâmica distinta: os países vizinhos não se configuram predominantemente como mercados emissores do transporte rodoviário interestadual, mas como destinos de deslocamentos cotidianos associados à travessia da fronteira. O terminal rodoviário de Foz do Iguaçu foi registrado em campo e pode ser visualizado na Figura 39.

Figura 39 - Infraestrutura de acesso turístico: rodoviária de Foz do Iguaçu

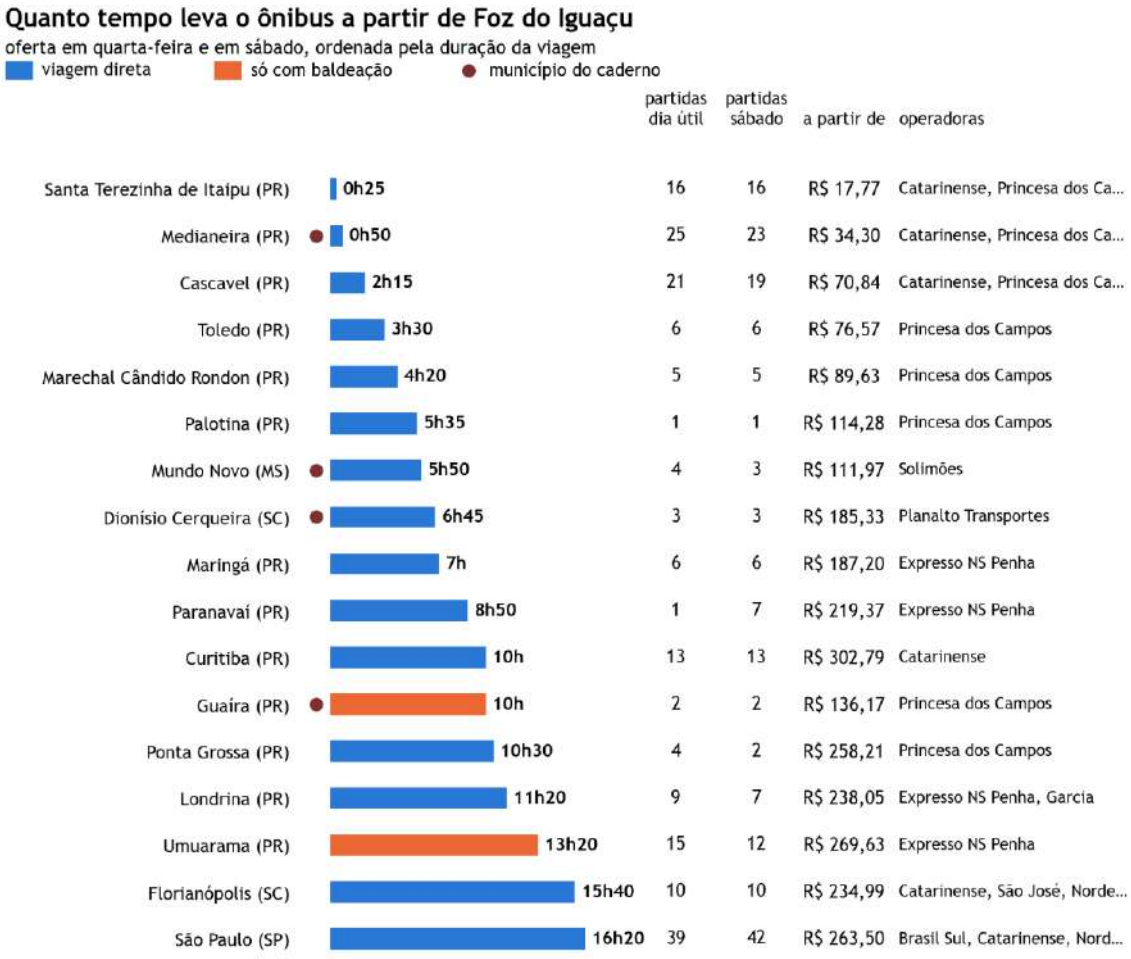


Fonte: Iguassu News Tour (2021)

A Figura 40 apresenta as características das viagens de ônibus à venda a partir do município (ClickBus, 2026b). Diferentemente do Mapa 21, que registra o movimento de passageiros em 2025, a figura reúne toda a oferta encontrada na plataforma, inclu-

sive as viagens que só existem com baldeação, e não apenas as ligações de maior movimento. Nos deslocamentos com duração inferior a quatro horas, predominam destinos dentro do próprio estado, como Santa Terezinha de Itaipu (25 minutos), Medianeira (50 minutos) e Cascavel (2 h 15 min). Nas ligações com Medianeira e Cascavel, a viagem de ônibus leva entre 1,3 e 1,4 vez o tempo do percurso de carro calculado sobre a malha viária (OpenStreetMap, 2026), de modo que o transporte coletivo pode ser comparado ao automóvel particular nesses deslocamentos.

Figura 40 - Viagens de ônibus à venda a partir de Foz do Iguaçu, por destino



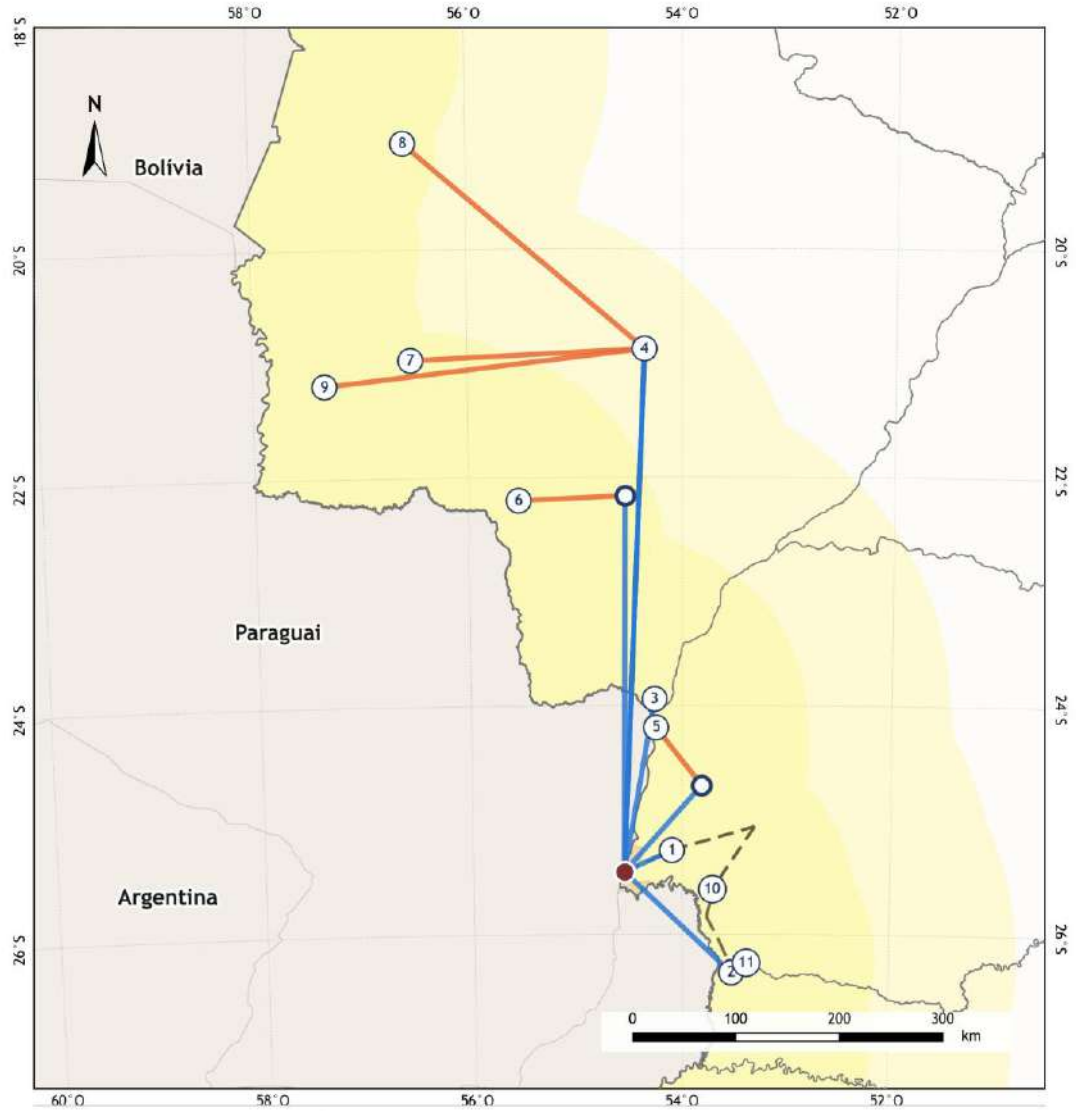
Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ClickBus (setembro de 2026). Nota: Preço da tarifa mais barata encontrada, com taxa de embarque.

Nas viagens de longa distância, a diferença entre os destinos está também na frequência das partidas. São Paulo dispõe de 39 partidas em dia útil e Curitiba, de 13, enquanto Paranavaí conta com apenas uma.

4.1.2.1.1. A ligação com os municípios analisados

A configuração das conexões ajuda a explicar os tempos totais de viagem (Mapa 22). Campo Grande concentra as baldeações para Bonito, Corumbá e Porto Murtinho: o primeiro trecho cobre, por si só, grande parte do deslocamento até Campo Grande, onde ocorre a conexão para o destino final. Da mesma forma, Guaíra exige conexão em Toledo e Ponta Porã exige conexão em Dourados.

Mapa 22 - Caminho das viagens de ônibus de Foz do Iguaçu aos municípios do estudo

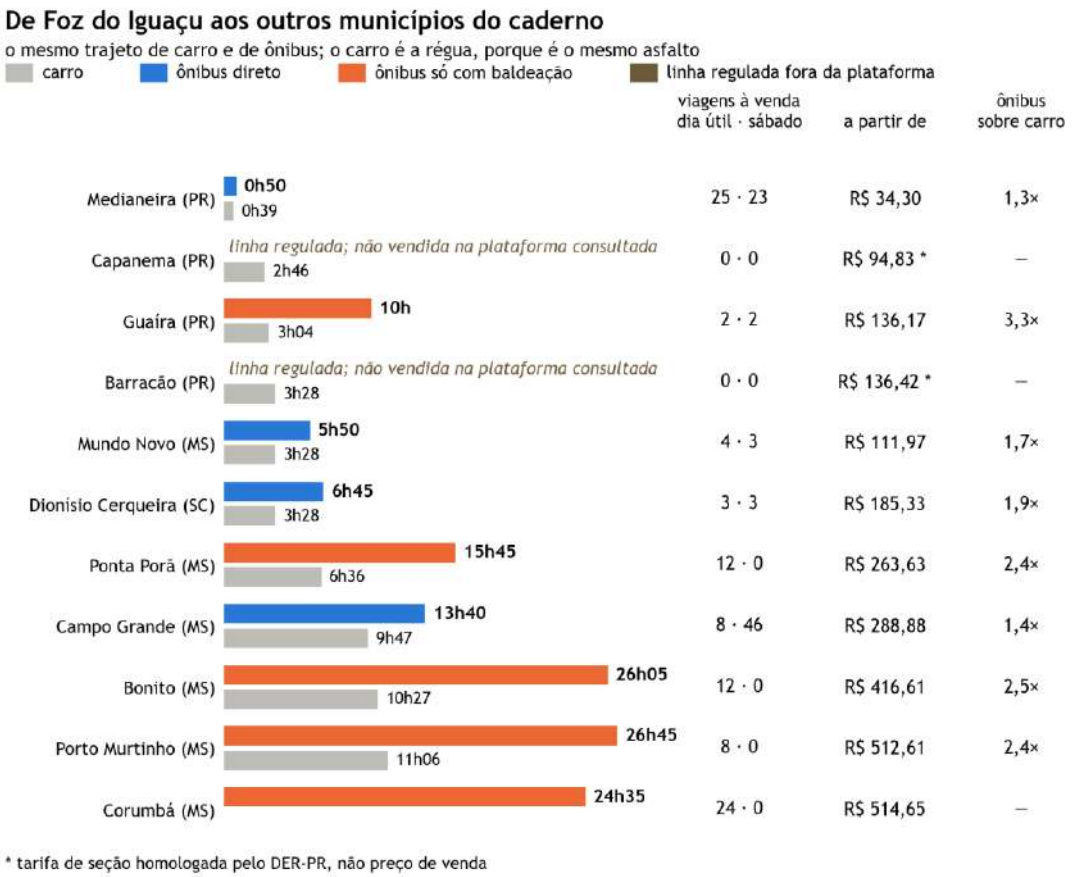


Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ClickBus (itinerários à venda, setembro de 2026) e em DER-PR (itinerário homologado da linha 001.1581-500). Linhas de desejo: o traçado indica a sequência de cidades, não o caminho sobre a estrada.

Em Guaíra, a conexão acrescenta aproximadamente quatro horas de espera entre os ônibus, de modo que esse intervalo representa uma parcela significativa do tempo total de viagem, além do próprio deslocamento rodoviário. Assim, as conexões não representam apenas a realização de um segundo trecho de estrada, mas também a necessidade de interromper o deslocamento e aguardar a próxima partida, aspecto que influencia diretamente a duração e a conveniência das viagens.

Dos 11 municípios analisados (Figura 41), apenas Medianeira apresenta conexão por ônibus em menos de uma hora, com 25 viagens diárias e tempo de percurso de aproximadamente 50 minutos (55 minutos no sentido contrário; ver seção 4.1.3), frente a cerca de 40 minutos de deslocamento de carro. Para os demais, a oferta de transporte coletivo rodoviário torna-se mais restrita e apresenta diferentes limitações de frequência, conexão e disponibilidade na plataforma de venda consultada (ClickBus, 2026b): três contam com linha direta, a mais curta com cerca de 5 h 45 min de viagem até Mundo Novo; cinco só são alcançados com baldeação; e dois são atendidos por linha regular cadastrada no DER-PR (DER-PR, 2026), mas que não está disponível na plataforma de venda.

Figura 41 - Tempo de viagem de Foz do Iguaçu aos outros municípios do estudo



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ClickBus (oferta, setembro de 2026) e em isócronas sobre a malha do OpenStreetMap.

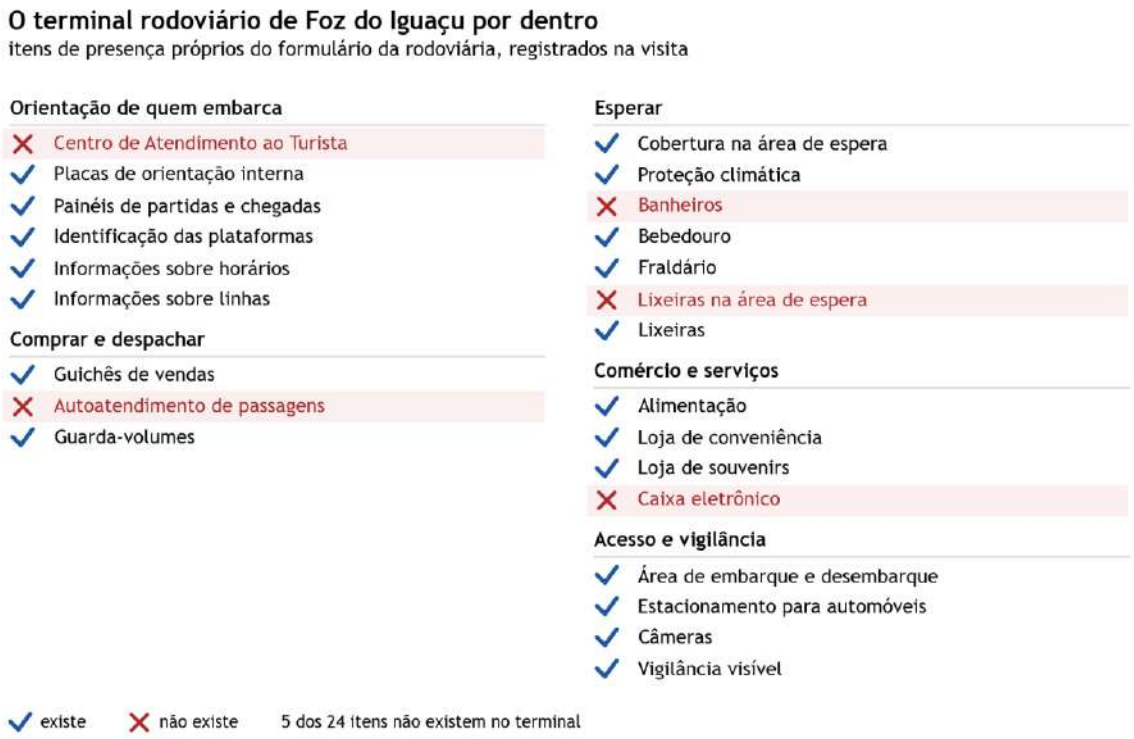
Capanema, com percurso de 2 h 28 min a 3 h 04 min por estrada, e Barracão, a 3 h 10 min a 3 h 45 min, são atendidos pela linha Pato Branco-Foz do Iguaçu, operada pela Cattani, com tarifas de seção homologadas de R$ 94,83 para Capanema e R$ 136,42 para Barracão (DER-PR, 2026). Entretanto, nenhuma das duas ligações foi identificada na plataforma de venda consultada a partir de Foz do Iguaçu; no sentido contrário, a plataforma ofereceu uma partida direta de Barracão, apenas no sábado (ver seção 4.1.5). Isso indica uma diferença entre a existência do serviço e sua disponibilidade no canal de comercialização analisado: a passagem é ofertada pela operadora, mas não está disponível no mesmo canal utilizado para a aquisição de outras ligações, como a de São Paulo.

Para Guaíra, o deslocamento também é possível, mas exige baldeação, resultando em aproximadamente dez horas de viagem de ônibus, enquanto o percurso de carro leva de 2 h 44 min a 3 h 25 min. A comparação entre os dois modos permite evidenciar o impacto da ausência de uma conexão direta, que acrescenta à viagem o desvio até a cidade da troca e o tempo de espera entre um ônibus e outro. Nas ligações diretas, a duração da viagem de ônibus varia de 1,3 vez o tempo de carro, para Medianeira, a 1,9 vez, para Dionísio Cerqueira. Na ligação com Guaíra, que exige baldeação, essa relação chega a 3,3 vezes.

Para Ponta Porã, Porto Murtinho, Corumbá e Bonito, a plataforma de venda consultada apresentou viagens na quarta-feira pesquisada, mas não no sábado (ClickBus, 2026b). No sentido contrário, a plataforma não ofereceu viagens de Ponta Porã para Foz do Iguaçu em nenhuma das duas datas (ver seção 4.1.10).

No terminal rodoviário do município (Figura 42), a visita de campo identificou, entre os elementos de orientação e informação avaliados no formulário, placas de orientação interna, painéis de partidas e chegadas, identificação das plataformas, informações sobre horários e informações sobre linhas. Quanto ao acesso e à segurança, registrou área específica para embarque e desembarque, estacionamento para automóveis, câmeras de monitoramento e presença visível de profissionais de segurança.

Figura 42 - Serviços e orientação no terminal rodoviário de Foz do Iguaçu



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Na visita de campo, não foram registrados cinco dos itens avaliados: CAT, autoatendimento de passagens, lixeiras na área de espera e caixa eletrônico. A área de espera dispõe de cobertura e proteção contra as condições climáticas, bebedouro e fraldário, porém os assentos receberam grau 1, o nível mínimo da escala de avaliação de 1 a 5. Há um banheiro externo, mas em condições precárias, inclusive sem fechadura.

Embora essas ausências não impeçam o embarque, elas interferem nas condições de permanência e de apoio ao usuário, que enfrenta tempo de espera sem serviço de apoio, não tem onde pedir orientação turística e fica sem caixa eletrônico para sacar dinheiro em espécie, necessidade corrente de quem pretende cruzar a fronteira no mesmo dia em que passa pelo terminal. A Figura 43 reúne imagens internas da rodoviária.

Figura 43 - Imagens internas da rodoviária de Foz



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

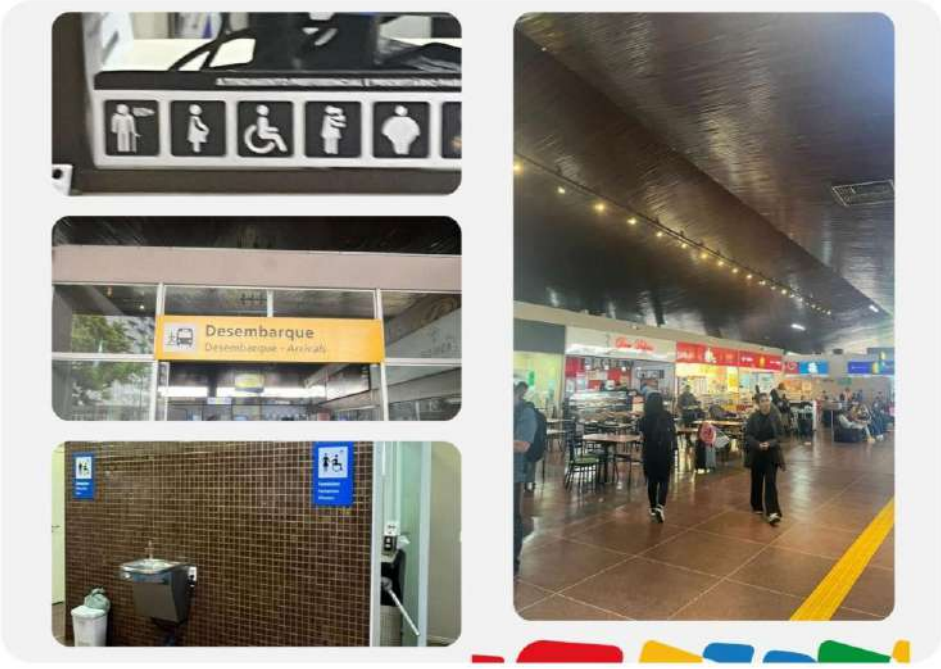
Em comparação com a rodoviária de Campo Grande, a Rodoviária de Foz do Iguaçu apresentou resultados inferiores nos aspectos de conservação e limpeza avaliados em campo. A estrutura é compatível com a importância do município como destino e ponto de conexão regional: são 15 guichês em funcionamento e, a partir do mesmo saguão, operam linhas municipais, regionais, interestaduais e internacionais.

O terminal dispõe de facilidades relevantes, como guarda-volumes, Wi-Fi, piso tátil, painel eletrônico de partidas e serviço de informação turística em sistema de autoatendimento, com sinalização em outros idiomas. Por outro lado, a ficha de campo clas-

sificou a conservação da edificação e das plataformas em grau 2 de 5, enquanto a limpeza recebeu grau 1 de 5, o nível mínimo da escala. No momento da visita, o sanitário acessível também foi registrado como não disponível. Esses resultados indicam a necessidade de atenção às condições físicas do terminal e ao acompanhamento dos serviços de limpeza, considerando o porte e a função de Foz do Iguaçu como destino turístico e ponto de conexão internacional.

Há, também, integração com o transporte público urbano: Foz do Iguaçu está entre os apenas quatro municípios analisados cujo terminal rodoviário é atendido diretamente por linhas regulares de ônibus urbano, favorecendo a conexão entre o terminal e outras áreas do município. Algumas imagens registradas em campo sobre o terminal rodoviário deste município podem ser visualizadas na Figura 44.

Figura 44 - Aspectos analisados na rodoviária de Foz do Iguaçu



Fonte: Itaipu Parquetec (2026)

O município de Foz do Iguaçu conta com infraestrutura turística de acesso pelo modo de transporte aéreo e, portanto, também foi visitado em campo com características singulares que podem ser observadas na Figura 45.

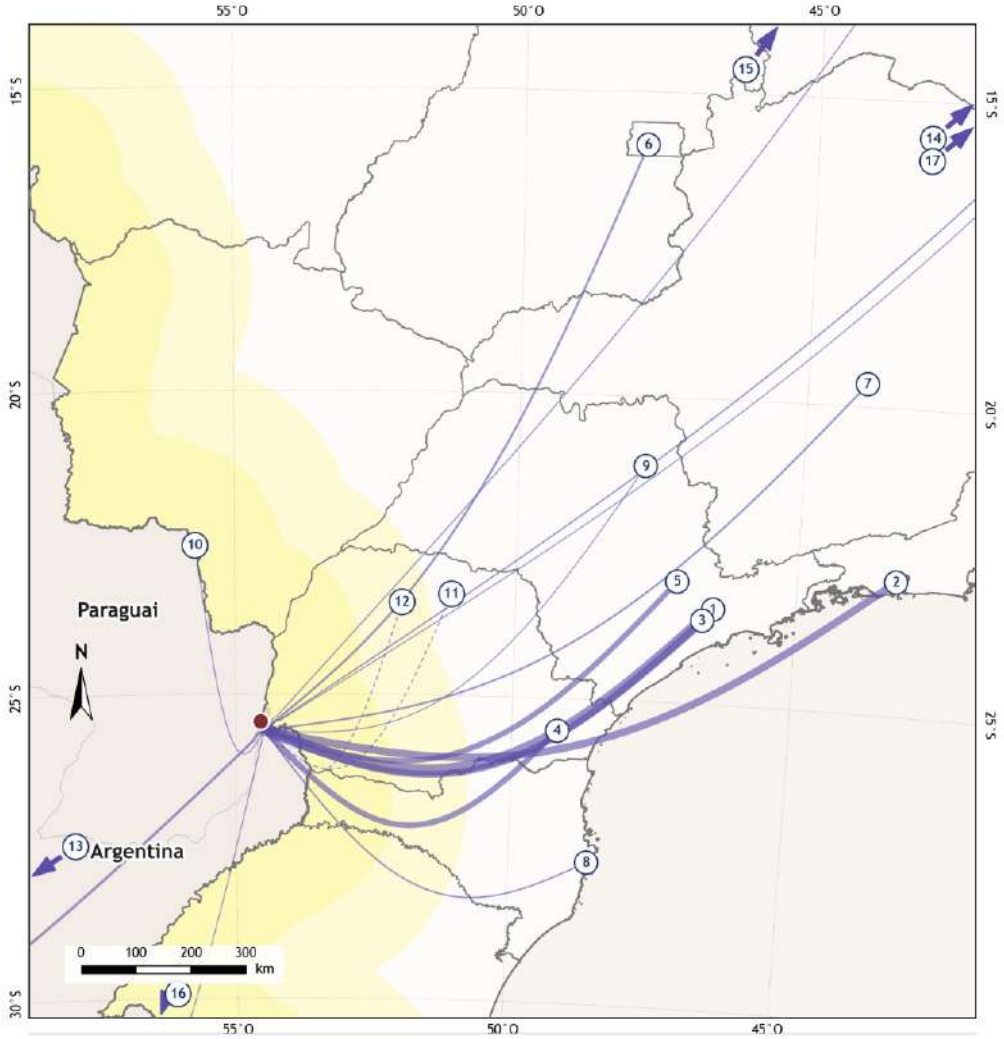
Figura 45 - Terminal aeroportuário de Foz do Iguaçu



Fonte: Itaipu Parquetec (2026)

A malha aérea regular do município alcança 15 cidades, sendo duas no exterior, com 1.088.341 passageiros em 2025, e inclui ainda Londrina e Maringá, que constam na malha, mas não registraram passageiros no período analisado (ANAC, 2026). A tabela que acompanha o Mapa 23 apresenta todas as cidades atendidas e o respectivo movimento de passageiros. Santiago e Buenos Aires/Ezeiza, por excederem o recorte territorial do mapa, são representadas por setas na moldura, indicando a direção dos respectivos destinos.

Mapa 23 - Rotas aéreas regulares de Foz do Iguaçu em 2025



Rotas aéreas regulares

- Foz do Iguaçu
- Rota regular (espessura: passageiros)
- Rota da malha sem passageiro no ano
- Seta na moldura: destino fora do recorte

Destinos e passageiros no ano

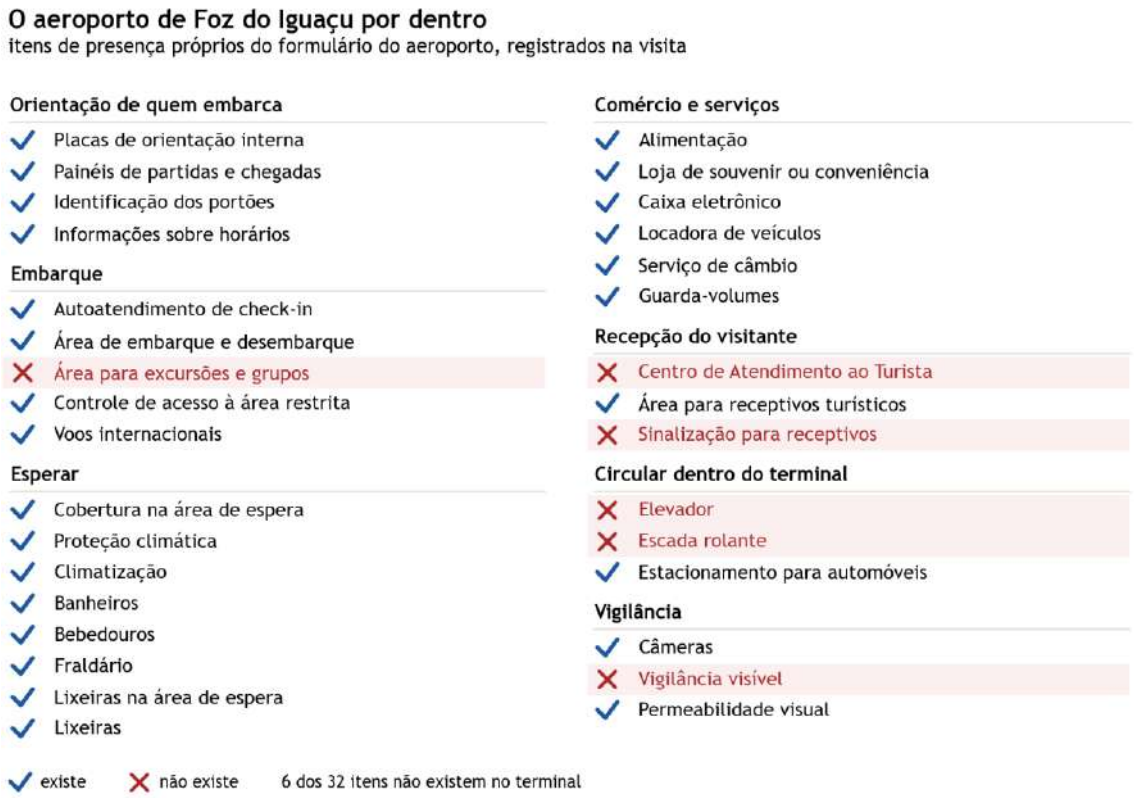
1 São Paulo/Guarulhos – 440.634
2 Rio de Janeiro/Galeão – 201.766
3 São Paulo/Congonhas – 174.259
4 Curitiba – 117.164
5 Campinas – 107.775
6 Brasília – 12.031
7 Belo Horizonte/Confins – 7.276
8 Florianópolis – 3.695
9 Ribeirão Preto – 102
10 Ponta Porã – 101
11 Londrina – sem voo no ano
12 Maringá – sem voo no ano
13 Santiago – 20.413
14 Recife – 2.216
15 Fortaleza – 567
16 Buenos Aires/Ezeiza – 183
17 Maceió – 159

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ANAC (2026).

A distribuição espacial das conexões aéreas apresenta padrão semelhante ao observado na malha rodoviária, com predominância de ligações para as regiões Sul e Sudeste. Pelo transporte rodoviário, algumas dessas ligações chegam a 16 h 30 min de viagem (ClickBus, 2026b), e a ligação aérea direta amplia o alcance do destino em relação a mercados emissores mais distantes.

O aeroporto (Figura 46) atende à maior parte dos requisitos avaliados, e as seis ausências identificadas precisam ser interpretadas considerando sua natureza e localização na experiência do passageiro. Duas delas estão relacionadas à estrutura física: elevador e escada rolante, compatíveis com um terminal organizado em um único pavimento. Outra ausência refere-se à segurança: embora o aeroporto disponha de sistema de monitoramento por câmeras, não foi registrada, no momento da visita, a presença visível de profissionais de vigilância. A visita também não registrou o CAT.

Figura 46 - Serviços e orientação no aeroporto de Foz do Iguaçu



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Quanto ao atendimento de grupos turísticos, não foram identificadas área para excursões e grupos nem sinalização para receptivos, aspectos particularmente relevantes em um destino no qual parte dos visitantes chega por meio de operadoras e é recebida no próprio saguão do aeroporto.

Por outro lado, o terminal dispõe de estruturas e serviços que apoiam o fluxo turístico, incluindo voos internacionais, serviço de câmbio, locadora de veículos, guarda-volumes e autoatendimento de check-in. Esses elementos contribuem para a autonomia e a continuidade do deslocamento dos visitantes após a chegada ao destino (Figura 47).

Figura 47 - imagens internas do aeroporto de Foz



Fonte: H2FOZ (2024).

Em campo, a estrutura do aeroporto de Foz do Iguaçu foi avaliada como “ótima” nos aspectos de conservação, conforto e limpeza e dispõe de locadoras de veículos no saguão, agências ou caixas bancários, Wi-Fi, opções de alimentação, bebedouros e sanitários acessíveis.

Entre os aspectos que se destacam estão a área exclusiva para veículos de aplicativo, única entre os terminais visitados a apresentar demarcação e sinalização específicas, o estacionamento preparado para veículos de turismo e a sinalização em português, espanhol e inglês. A principal carência identificada foi a ausência de um CAT físico

e estruturado na área de desembarque. Há um posto de informação digital mas ainda pouco informativo (Figura 48).

Figura 48 - Informações para o visitante no terminal aeroportuário de Foz do Iguaçu

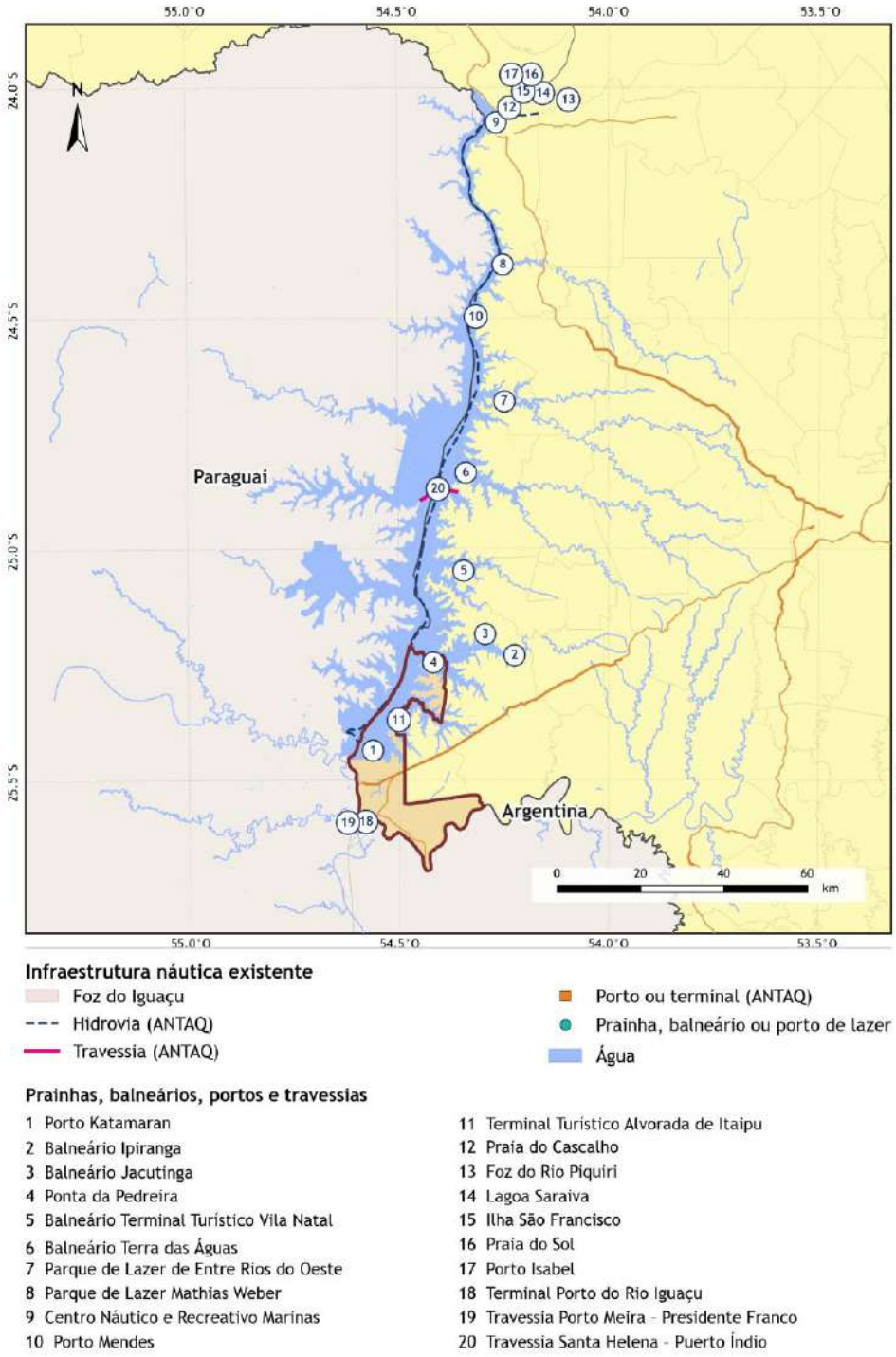


Fonte: Itaipu Parquetec (2026)

O terminal também está entre os dois aeroportos analisados no estudo, juntamente com Ponta Porã, que possuem integração direta com linhas regulares de transporte coletivo urbano, favorecendo a conexão entre o aeroporto e outras áreas do município.

A infraestrutura náutica do município está organizada em dois trechos hidroviários que não possuem conexão navegável entre si (Mapa 24). A montante da barragem de Itaipu, encontram-se as rotas de navegação no reservatório e os respectivos pontos de partida. A jusante, nos rios Paraná e Iguaçu, estão localizados o terminal portuário, a travessia para o Paraguai e o atracadouro na área do encontro dos rios (ANTAQ, 2026; Itaipu Binacional, 2026).

Mapa 24 - Infraestrutura náutica de Foz do Iguaçu



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ANTAQ e em cartas de navegação do reservatório de Itaipu.

A barragem de Itaipu constitui uma interrupção física à navegação entre esses dois trechos, devido à ausência de eclusa. Dessa forma, os visitantes que chegam pelo reservatório desembarcam na margem norte, nas proximidades da usina, sem possibilidade de prosseguir por via fluvial até a área central do município ou até as Cataratas do Iguaçu.

4.1.2.1.2. A travessia internacional

Três pontes internacionais ligam o município ao exterior: a Ponte da Integração, a Ponte da Amizade e a Ponte Tancredo Neves, e foram avaliadas em campo duas aduanas (Figura 49): a da Ponte da Amizade (#9) e a da Ponte Tancredo Neves (#10).

Figura 49 - O que o posto de fronteira oferece a quem atravessa em Foz do Iguaçu



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Nenhum dos postos avaliados dispõe de CAT nem de estacionamento para ônibus de turismo. Entre os postos, a principal diferença identificada está nos recursos de orientação ao usuário. A aduana da Ponte da Amizade não apresenta sinalização direcional, informações de horário e funcionamento nem informações sobre a documentação necessária para a travessia, elementos identificados na aduana da Ponte Tancredo Neves.

As duas travessias concentram os maiores fluxos de circulação fronteiriça do Paraná, mas apresentam características distintas na experiência de deslocamento. Na Ponte da Amizade, embora haja separação entre os fluxos de pedestres e veículos no interior do posto, essa organização é menos definida nos acessos, onde vans de turismo, pedestres em deslocamento para compras, mototáxis, táxis e veículos de carga compartilham os espaços de circulação. No Posto de Fronteira Tancredo Neves, a realização da fiscalização de forma individualizada, em pista única, pode resultar em retenções no período noturno, com reflexos sobre os deslocamentos em direção ao circuito gastronômico trinacional. A Figura 50 e a Figura 51 registram as aduanas das pontes da Amizade e Tancredo Neves.

Figura 50 - Aduana da ponte da Amizade



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Figura 51 - Aduana da ponte Tancredo Neves



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

As duas travessias operam com tráfego diário intenso e ocorrência frequente de filas, mas apresentam separação física entre os fluxos de veículos e pedestres e mantêm as edificações e áreas externas em condições de conservação classificadas como boas ou regulares. Na Ponte da Amizade, o tempo de travessia observado em campo variou entre 30 e 60 minutos. Dessa forma, embora o percurso até Ciudad del Este seja de aproximadamente dez minutos, o tempo total de deslocamento é ampliado pelas condições de circulação e espera na fronteira, fazendo com que uma distância curta resulte em um deslocamento superior a meia hora.

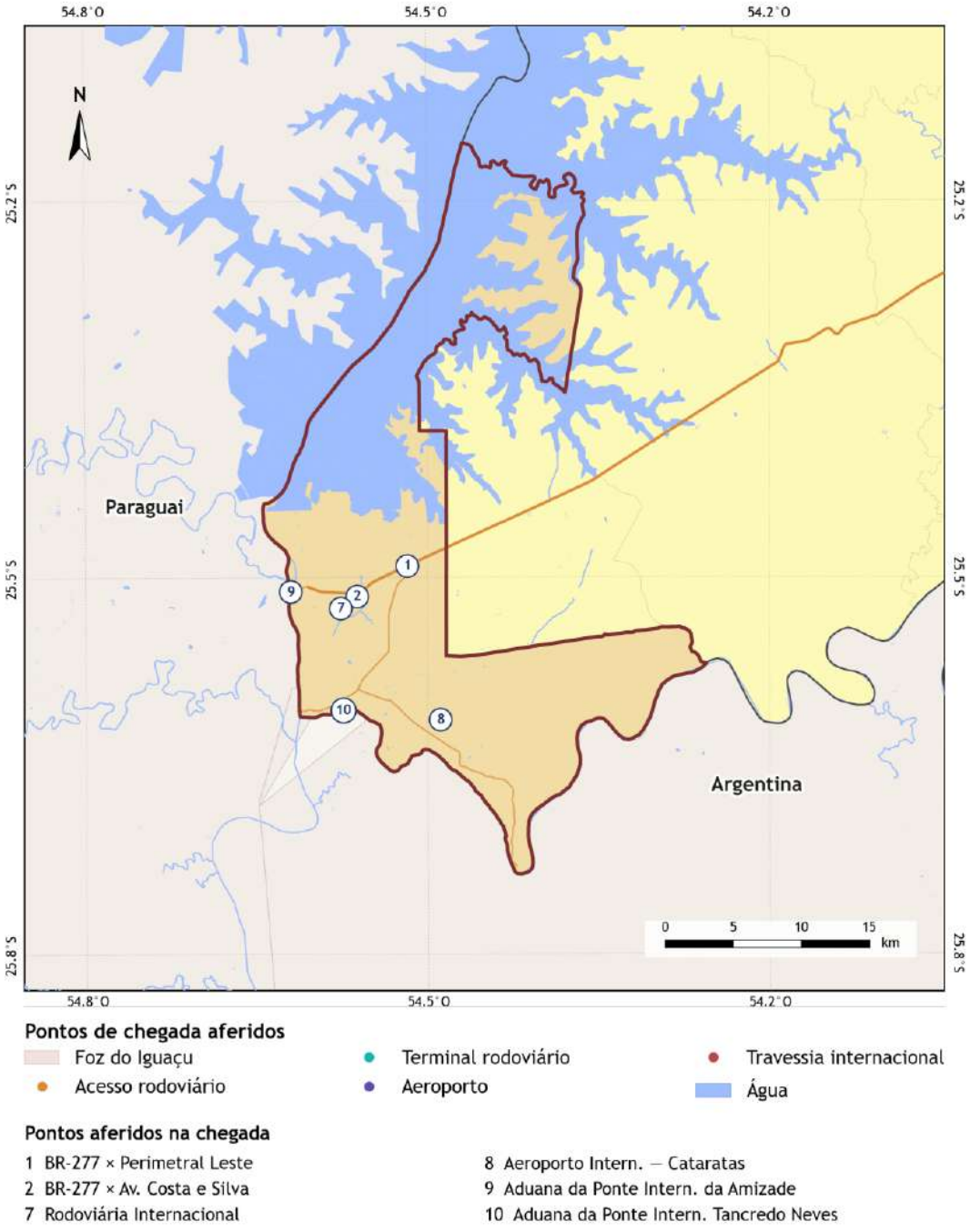
Parte da diferença entre as duas travessias está relacionada ao número de órgãos que atuam no controle fronteiriço: são cinco na Ponte da Amizade (Polícia Federal, Receita Federal, Polícia Rodoviária, Vigilância Sanitária e Agricultura), em comparação com dois na Tancredo Neves (Polícia Federal e Receita Federal).

Ambas apresentam sinalização em português e espanhol, enquanto a Tancredo Neves também dispõe de informações em inglês, característica que a coloca, juntamente com Corumbá, entre os poucos postos do recorte analisado com sinalização trilíngue.

Na Ponte da Amizade, não foi identificado Wi-Fi público na área de retenção de pedestres. Por outro lado, essa travessia apresentou uma característica de integração com a mobilidade urbana que não foi registrada nos demais postos analisados: a conexão direta entre a aduana e o centro urbano, com disponibilidade de ponto de táxi, mototáxi e linhas regulares de ônibus.

O Mapa 25 localiza cada um dos pontos de chegada avaliados em campo.

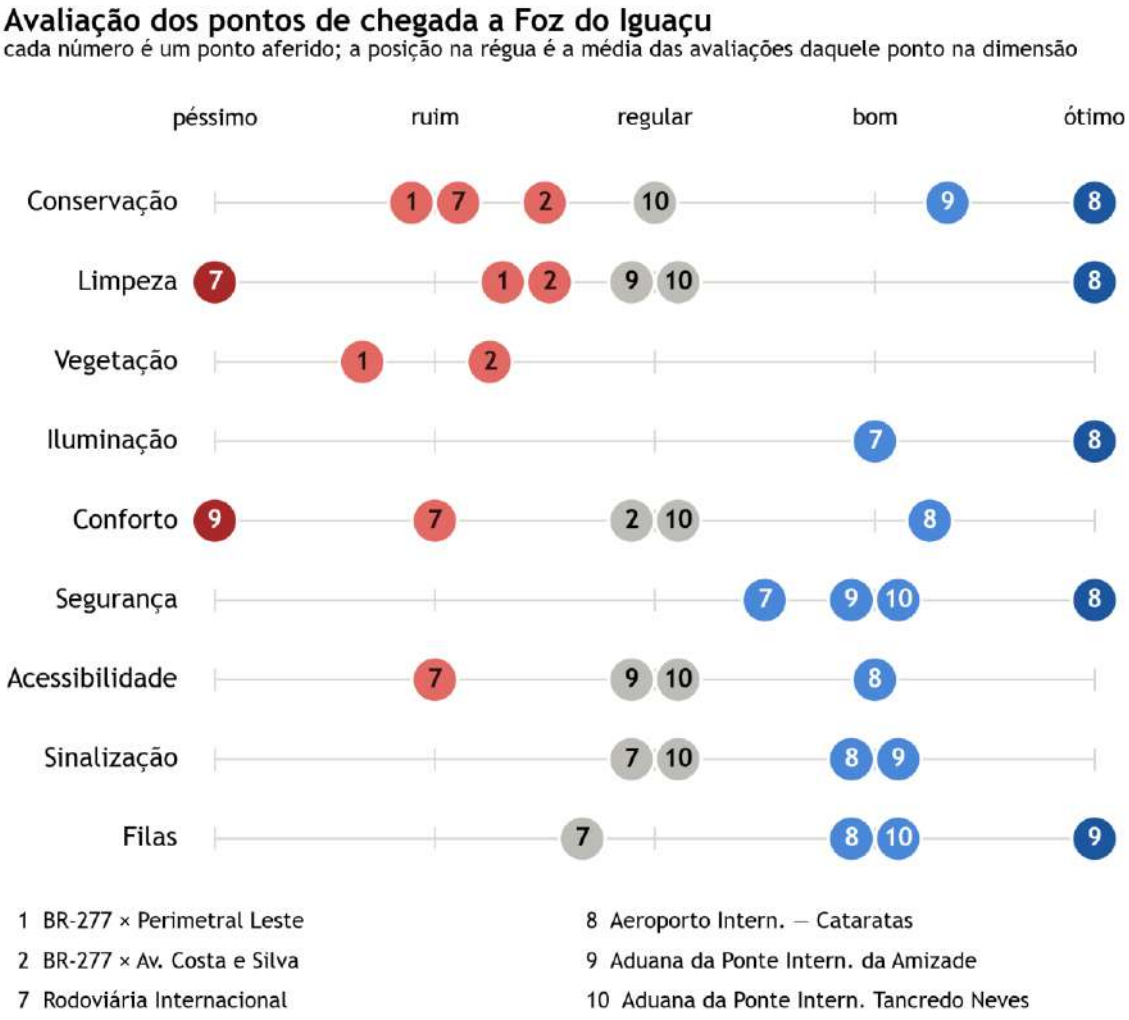
Mapa 25 - Pontos aferidos na chegada a Foz do Iguaçu



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

A Figura 52 apresenta a classificação atribuída a cada ponto, utilizando a mesma escala da ficha de campo. A numeração é mantida no mapa, na figura e nas fichas completas, permitindo relacionar a localização de cada ponto aos respectivos resultados da avaliação.

Figura 52 - Avaliação dos pontos de chegada a Foz do Iguaçu



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Nota: As escalas invertidas da ficha do terminal rodoviário (extensão das filas e sensação de segurança) foram normalizadas, de modo que valores mais elevados correspondam a melhores avaliações.

A leitura inicial do gráfico permite observar a posição relativa dos pontos de chegada em cada dimensão avaliada. O aeroporto (8) aparece predominantemente à direita da escala, enquanto a rodoviária (7) se destaca à esquerda nos aspectos de conservação,

limpeza e acessibilidade. As duas pontes ocupam posições intermediárias na maior parte das dimensões, com exceção do conforto na Ponte da Amizade, avaliado como “péssimo”, nota mínima da escala que só se repete na limpeza da rodoviária.

Considerando a média dos pontos avaliados, as dimensões com menores resultados são vegetação (2,0), conforto (2,6) e limpeza (2,8), enquanto segurança e iluminação apresentam os melhores resultados. É importante observar que a ausência de um marcador não representa uma avaliação baixa, e sim que a dimensão não foi contemplada na ficha de avaliação daquele ponto, caracterizando ausência de registro e não atribuição de nota.

4.1.2.2. Como o turista se desloca

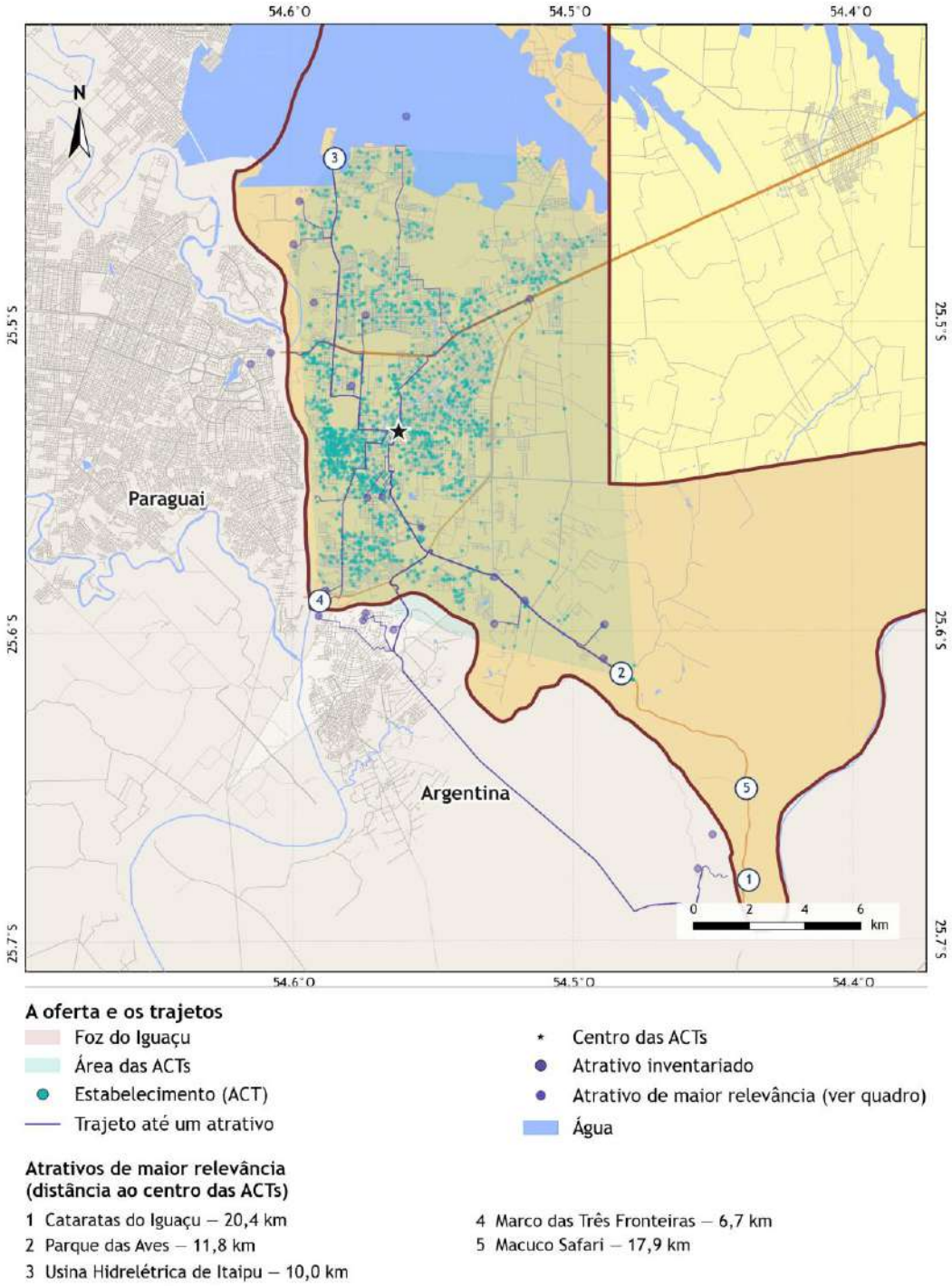
A concentração de atrativos, meios de hospedagem, alimentação e outros serviços na área urbana contribui para reduzir as distâncias percorridas pelos visitantes e favorece a articulação entre diferentes pontos de interesse. Em Foz do Iguaçu, essa dinâmica é especialmente evidente na Região Norte, estruturada em torno de Itaipu e da Vila A, onde a circulação turística apresenta convergência com a concentração da oferta hoteleira e dos atrativos estruturados, configurando um circuito local integrado. No conjunto do município, porém, os atrativos estão dispersos, a 9,1 km do centro da oferta, em média, e essa relação se restringe à Região Norte.

A circulação turística, entretanto, ultrapassa os limites do território nacional. As pontes da Amizade e Tancredo Neves conectam o município aos países vizinhos e incorporam a travessia internacional à própria experiência de deslocamento, especialmente nos circuitos turísticos binacionais e nos fluxos associados ao turismo de compras.

Os 2.152 estabelecimentos georreferenciados das ACTs, que correspondem a uma amostra de metade dos registros do Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica, estão distribuídos em uma área de 187,5 km² (Mapa 26), e 78,2% deles se encontram a menos de cinco quilômetros do centro da oferta (Receita Federal, 2026). Os destinos considerados na modelagem dos trajetos apresentam distribuição territorial mais dispersa (Fi-

gura 53): são 38, entre 36 atrativos turísticos e dois acessos ao município, como rodovias, aeroportos e portos, localizados, em média, a 9,1 km em linha reta do centro da oferta, e o mais distante está a 20,4 km.

Mapa 26 - A oferta turística e os trajetos internos em Foz do Iguaçu



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Essa diferença entre a concentração espacial dos serviços turísticos e a dispersão territorial dos atrativos ajuda a compreender a necessidade de deslocamentos internos no destino, especialmente entre as áreas de hospedagem, serviços e os diferentes pontos de visitação.

Figura 53 - Distância dos atrativos de maior relevância ao centro da oferta



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

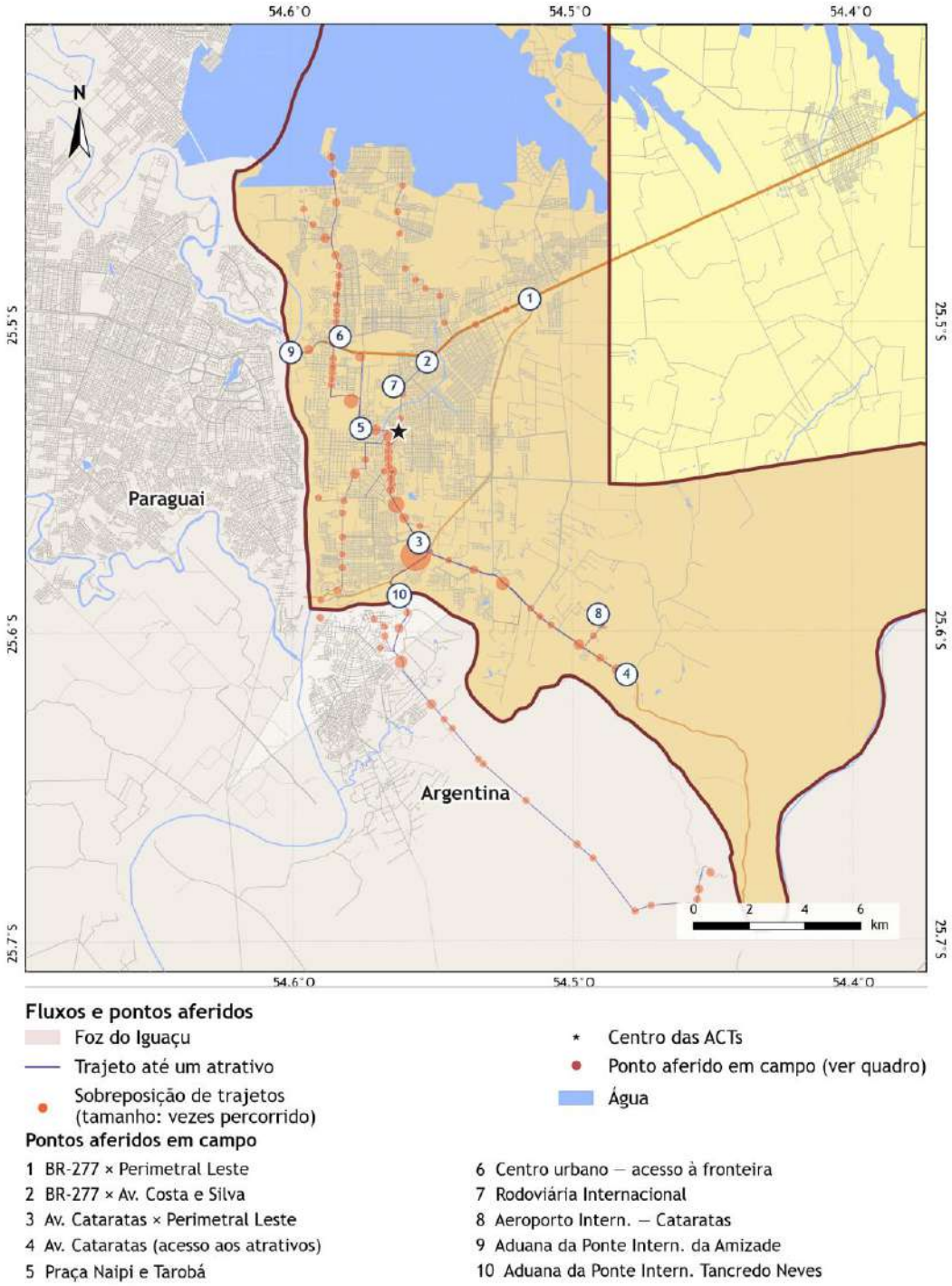
Nota: O tempo é estimativa a 30 km/h, velocidade urbana média, e não inclui estacionamento nem espera.

Os 38 trajetos que conectam o centro da oferta a cada um dos atrativos e acessos totalizam 461,3 km pela malha viária, com extensão média de 12,1 km por trajeto, acima dos 9,1 km em linha reta, porque o percurso acompanha o desenho das vias. Esses deslocamentos não se distribuem de maneira uniforme pela malha viária; ao contrário, apresentam áreas de convergência, nas quais diferentes trajetos compartilham os mesmos segmentos da rede.

O ponto de maior sobreposição concentra 20 dos 38 trajetos, enquanto 24 dos 100 agrupamentos identificados apresentam frequência superior à média. Esses resultados indicam que parte dos deslocamentos turísticos se concentra em determinados trechos da malha, evidenciando os principais corredores utilizados para conectar o centro da oferta aos atrativos do município.

O Mapa 27 apresenta a relação entre os agrupamentos de maior sobreposição e os pontos selecionados para avaliação de campo.

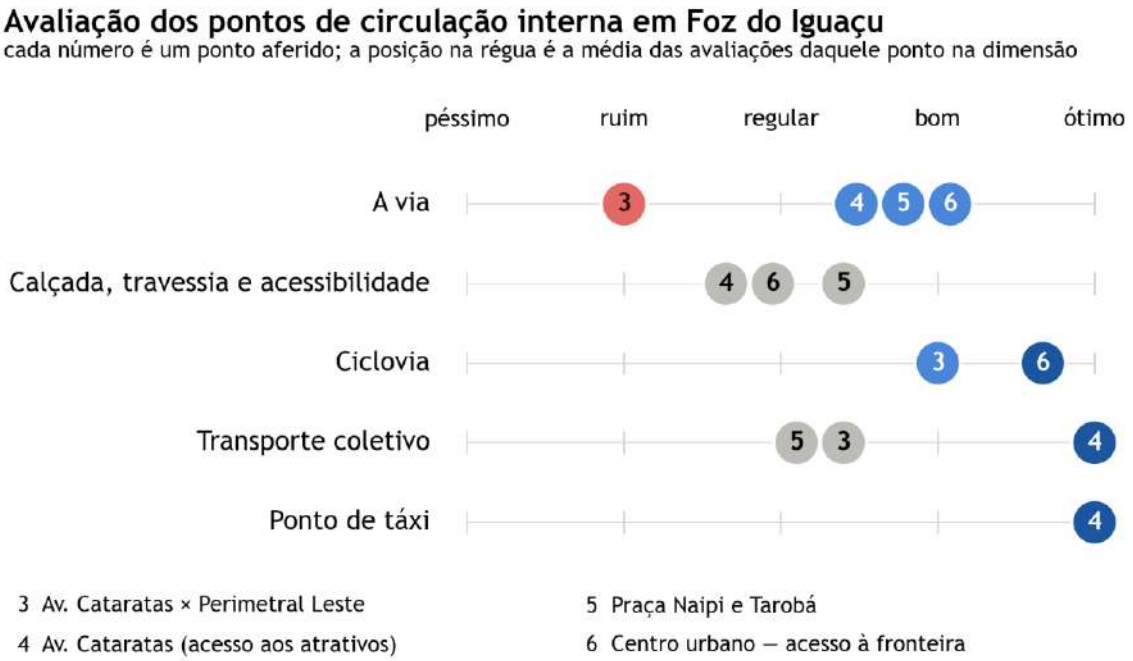
Mapa 27 - Sobreposição dos trajetos e pontos aferidos em Foz do Iguaçu



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

A Figura 54 reúne os resultados da avaliação realizada em campo para cada um desses pontos.

Figura 54 - Avaliação dos pontos de circulação interna em Foz do Iguaçu



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Nos pontos internos, as fichas avaliam individualmente os diferentes elementos da via, permitindo comparar os resultados entre via, calçada, travessia e acessibilidade. De modo geral, a via apresenta avaliações superiores às da calçada que a acompanha, evidenciando uma diferença nas condições oferecidas conforme o modo de deslocamento. Assim, os resultados são mais favoráveis para a circulação de veículos do que para os deslocamentos a pé, justamente nos espaços que integram a experiência de circulação do turista no destino.

As menores avaliações concentram-se em pontos específicos, como a via no ponto Av. Cataratas × Perimetral Leste e calçada, travessia e acessibilidade no ponto Av. Cataratas (acesso aos atrativos). Esses resultados destacam os trechos em que as condições de circulação de pedestres e de acesso aos atrativos demandam maior atenção.

Os seis pontos de circulação avaliados (Figura 55) estão localizados em vias pavimentadas, com funções que variam entre ligação principal e coletora na estrutura da

malha viária. Entre eles, o ponto de pista simples #4, Av. Cataratas (acesso aos atrativos), é justamente aquele em que o fluxo de circulação foi registrado no grau máximo da escala de avaliação. No momento das visitas, foi registrada a presença de veículos de carga em três deles e a de veículos de turismo em dois deles. Embora sejam registros pontuais, essas observações ajudam a caracterizar a composição dos fluxos, pois as vias utilizadas pelos visitantes também desempenham funções relacionadas ao transporte de cargas e à prestação de serviços, resultando na sobreposição de diferentes tipos de circulação.

Figura 55 - Que via é essa: os pontos de circulação de Foz do Iguaçu

Que via é essa: os pontos de circulação de Foz do Iguaçu

o papel na malha vem da base cartográfica; pavimento e faixas, do levantamento em campo; o fluxo e sua composição são o que a equipe registrou durante a visita ao ponto

	papel na malha	pavimento	fluxo	tráfego registrado na visita			
				leves	carga	coletivo	turismo
#1▫BR-277 × Perimetral Leste	ligação principal	Asfalto · 4 faixas	3	●	●	○	○
#2▫BR-277 × Av. Costa e Silva	arterial primária	Asfalto · 2 faixas	3	●	●	○	○
#3▫Av. Cataratas × Perimetral Leste	arterial primária	Asfalto · 2 faixas	4	●	○	○	○
#4▫Av. Cataratas (acesso aos atrativos)	arterial secundária	Asfalto · 1 faixa	5	●	○	●	●
#5▫Praça Naipi e Tarobá	arterial secundária	Asfalto · 2 faixas	4	●	○	●	○
#6▫Centro urbano — acesso à fronteira	coletora	Asfalto · 2 faixas	5	●	●	●	●

● registrado na visita ○ não registrado fluxo: intensidade na hora da visita, de 1 a 5

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo e de OpenStreetMap (2026).

Nota: O tráfego registrado corresponde a uma observação pontual; a ausência de registro de determinado tipo de veículo não significa que ele não circule pela via.

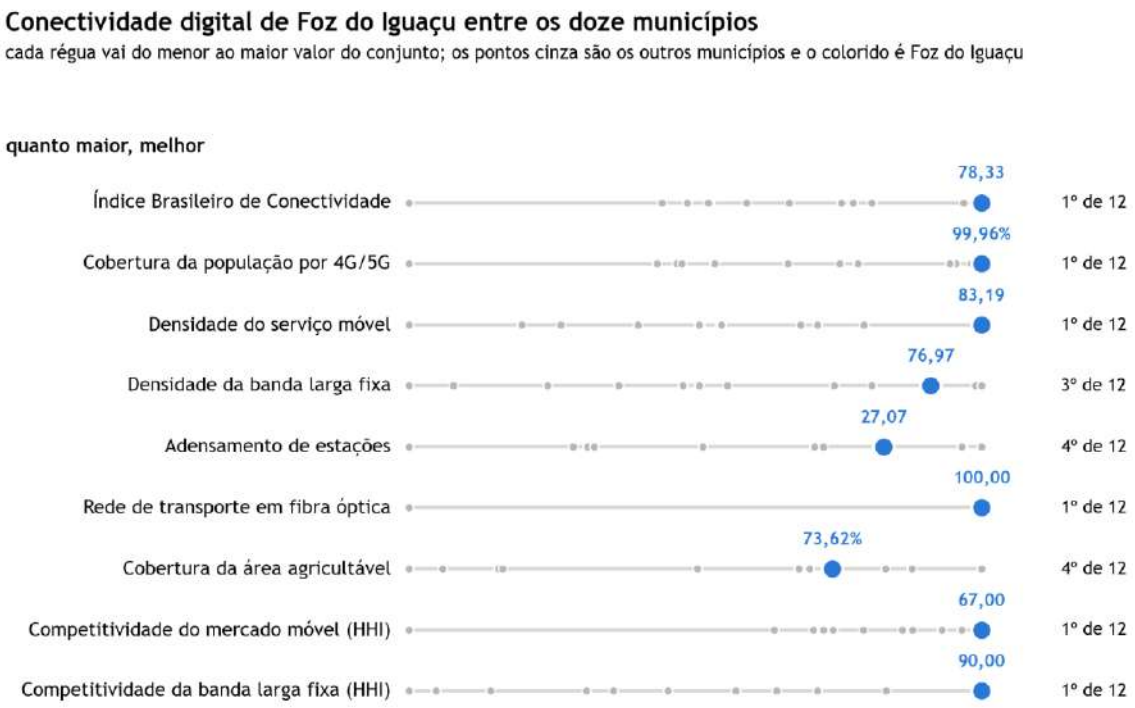
A ciclovia ou ciclofaixa acompanha quatro dos seis pontos avaliados, mas não está presente justamente nos dois trechos em que se observa maior circulação de pedestres associada à atividade turística: a Avenida das Cataratas, no acesso aos atrativos, e a Praça Naipi e Tarobá. Nos trechos em que existe infraestrutura cicloviária, as condições de manutenção apresentam maior variação do que aquelas observadas na pista de circulação de veículos: a ficha de campo registrou grau 4 de 5 na Avenida das Cataratas com a Perimetral Leste; grau 5, o máximo da escala, na ciclofaixa do centro urbano; grau

3 no entroncamento com a Avenida Costa e Silva; e grau 1, o mínimo da escala, no acesso à Perimetral Leste, onde também foram registrados ausência de iluminação e manejo da vegetação no grau mínimo.

Nos três trechos da BR-277 e da Avenida das Cataratas em que foi avaliado o fluxo de ciclistas, a classificação permaneceu no grau mínimo da escala. Em conjunto, os resultados indicam uma desarticulação entre a localização da infraestrutura cicloviária e os trechos de maior circulação turística a pé, além de diferenças nas condições de manutenção dos segmentos existentes.

A Figura 56 apresenta a posição de Foz do Iguaçu entre os 12 municípios analisados nos indicadores de conectividade digital. O município lidera o conjunto no Índice Brasileiro de Conectividade, na cobertura da população por redes 4G/5G e na densidade do serviço móvel e dispõe de rede de transporte em fibra óptica, condição comum a 11 dos 12 municípios (ANATEL, 2026).

Figura 56 - Conectividade digital de Foz do Iguaçu entre os 12 municípios



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ANATEL (2026).

Nota: Competitividade (HHI): inverso do índice de Herfindahl-Hirschman; valor maior indica mercado mais competitivo.

A ampla cobertura ocorre, além disso, em mercados mais competitivos que os dos demais municípios analisados. Nos dois indicadores de competitividade, medidos pelo inverso do índice de Herfindahl-Hirschman, o município apresenta os valores mais altos do conjunto, com 67 no mercado móvel e 90 na banda larga fixa, e valores mais altos indicam menor concentração da oferta entre os operadores (ANATEL, 2026). Assim, a infraestrutura de conectividade disponível no território é acompanhada de maior diversidade de fornecedores, o que amplia as alternativas para hotéis, empresas de receptivo, moradores e visitantes.

Para o visitante, a conectividade também se expressa na disponibilidade de serviços digitais que apoiem os deslocamentos no município. No âmbito da mobilidade, operam em Foz do Iguaçu as duas plataformas nacionais de transporte por aplicativo consultadas (99 Tecnologia, 2026; Uber, 2026). A oferta é complementada por quatro

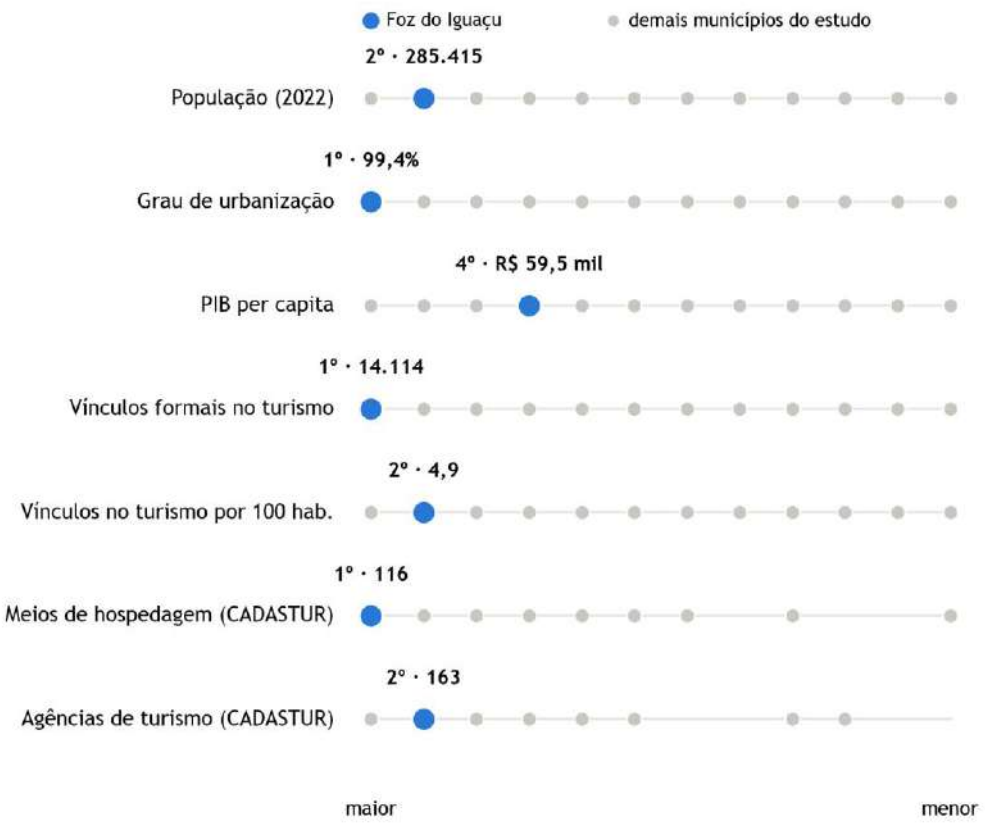
aplicativos locais de mobilidade — Garupa, Moby GO, UperMoto e Urbano —, ampliando as alternativas de deslocamento disponíveis ao visitante. Na circulação observada em campo, entretanto, a presença de táxis foi mais restrita: entre os seis pontos de via aferidos, apenas a Avenida das Cataratas, no acesso aos atrativos, dispõe de ponto de táxi. O serviço também está presente nos terminais e nas aduanas, ampliando as opções de deslocamento nos principais pontos de chegada e conexão do município.

A Figura 7 do capítulo 3 compara essa oferta entre os municípios analisados: a operação simultânea da 99 e da Uber, verificada em Foz do Iguaçu, é compartilhada apenas com Medianeira e Campo Grande, enquanto a presença de quatro aplicativos locais de mobilidade evidencia uma maior diversidade de alternativas digitais para os deslocamentos no município.

4.1.2.3. Foz do Iguaçu no contexto regional

Entre os 12 municípios analisados (Figura 57), Foz do Iguaçu ocupa a primeira posição em grau de urbanização, vínculos formais nas ACTs e número de meios de hospedagem. É o segundo município em população, vínculos formais no turismo por habitante e número de agências de turismo. É o quarto município em PIB per capita (IBGE, 2023d, 2025; RAIS, 2025; CADASTUR, 2022).

Figura 57 - Posição de Foz do Iguaçu entre os 12 municípios do estudo



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em IBGE (Censo 2022 e PIB dos Municípios), RAIS e CADASTUR.

Esse conjunto de resultados evidencia a dimensão e a concentração da oferta turística formal no município em comparação aos demais analisados. A posição nos indicadores de turismo acompanha, em parte, o porte populacional e o grau de urbanização, reforçando a centralidade do município na oferta de serviços voltados aos visitantes no recorte estudado.

4.1.2.4. Gargalos e potenciais

Quatro gargalos se manifestam de forma direta. O primeiro é a convivência entre a carga do comércio exterior e a circulação turística nas pontes internacionais e em seus acessos, onde o visitante concorre com carretas; no corredor da BR-277, os veículos co-

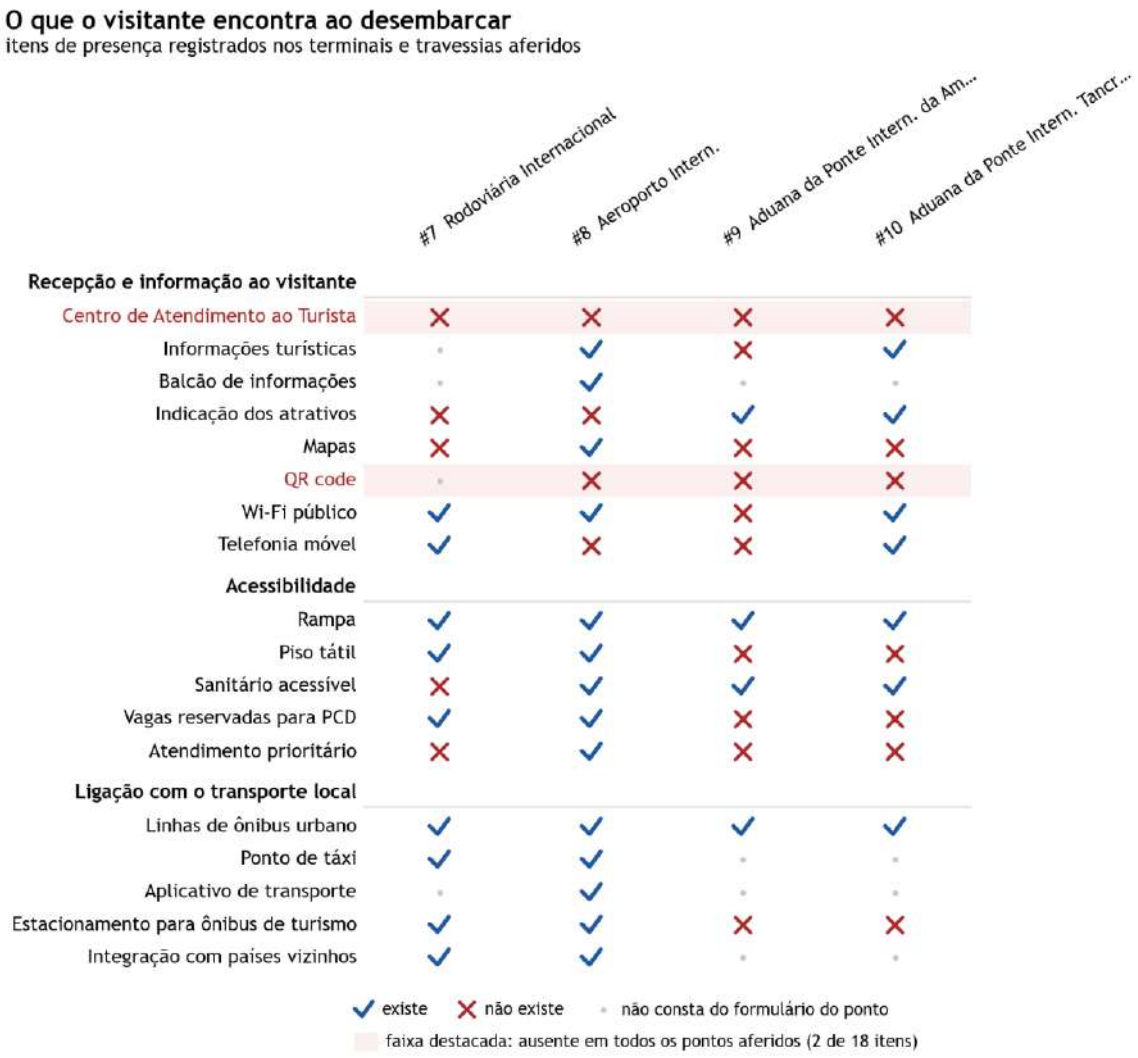
merciais respondem por 16% do fluxo, abaixo do patamar de 30% adotado para caracterizar a sobreposição entre carga e turismo (DNIT, 2026a; Apêndice H). O segundo está na operação das travessias internacionais: congestionamentos nos horários de pico, disputa de espaço na Ponte da Amizade entre vans, compristas, mototáxis, táxis e caminhões, e retenções noturnas na Tancredo Neves. O terceiro são as assimetrias da infraestrutura receptiva, que a rodoviária e o aeroporto exibem em extremos opostos. O quarto é a descontinuidade de percurso entre meios de deslocamento, atenuada pela integração rodoviária, aeroportuária e aduaneira com o transporte urbano, a mais completa dos 12 municípios, mas desfeita no último trecho, no ponto de parada.

Soma-se um gargalo de temporalidade: o novo Porto Seco, às margens da BR-277, tem inauguração prevista para dezembro de 2026, enquanto o acesso ao terminal pela mesma rodovia tem conclusão contratual estendida até 2030 (Apêndice F). Entre a entrada em operação do equipamento e a conclusão de sua conexão viária definitiva pode correr uma defasagem de cerca de quatro anos, capaz de limitar parte dos ganhos esperados com a ampliação da capacidade aduaneira. Da mesma natureza é a pendência da Ponte da Integração: concluída, mas dependente da instalação definitiva da Receita Federal e das demais forças federais nas novas estruturas aduaneiras (Brasil, 2023). A gestão municipal relata que, nos períodos de maior movimentação, os fluxos seguem se concentrando nos acessos existentes, com aumento do tempo de deslocamento, formação de filas e sobreposição entre turismo e logística (informação verbal)[10].

Nos quatro pontos de desembarque avaliados (Figura 58), dois itens não foram identificados em nenhum dos locais: CAT e QR Code. Por se tratar de recursos ausentes nos quatro pontos avaliados, a lacuna deve ser compreendida como uma questão de oferta do município, e não como uma deficiência específica de um determinado terminal ou ponto de chegada.

[10] Informação fornecida pela gestão municipal de Foz do Iguaçu (Secretaria de Planejamento e Urbanismo e Secretaria Municipal de Turismo) em entrevista concedida à equipe do projeto em agosto de 2026 (ver Apêndice A).

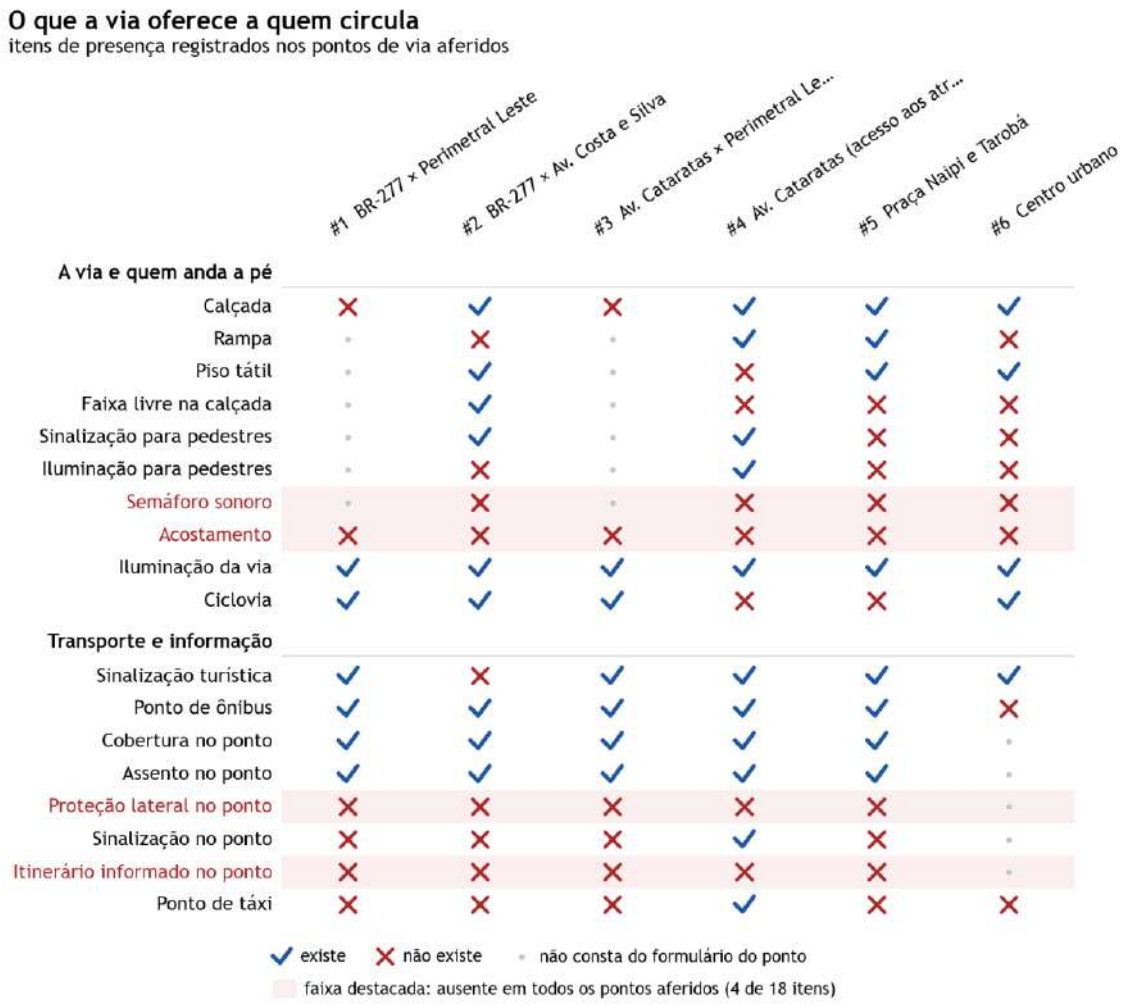
Figura 58 - O que o visitante encontra ao desembarcar em Foz do Iguaçu



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Nas vias (Figura 59), acostamento não foi identificado em nenhum dos seis pontos avaliados; semáforo sonoro, em nenhum dos quatro pontos com calçada; e proteção lateral e itinerário informado, em nenhum dos cinco pontos de ônibus.

Figura 59 - O que a via oferece a quem circula por Foz do Iguaçu



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

A oferta de recursos de informação também apresenta diferenças entre os pontos de chegada. Balcão de informações e mapas foram identificados apenas no aeroporto. Já a indicação de atrativos turísticos está presente nas duas pontes, mas não foi identificada no aeroporto nem na rodoviária, apesar de esses dois equipamentos constituírem importantes portas de entrada para visitantes. Na acessibilidade, a distribuição é diferente: rampas estão presentes nos quatro pontos, enquanto piso tátil, vagas reservadas e atendimento prioritário foram identificados apenas nas travessias fronteiriças.

Nos pontos de ônibus, cobertura e assentos estão presentes em todos os locais aferidos, mas apenas um dispõe de sinalização. Dessa forma, embora existam condições

básicas para a permanência do usuário durante a espera, não há, na maior parte dos pontos, informação que permita identificar as linhas e itinerários disponíveis. A ausência dessa informação constitui uma barreira à utilização do transporte coletivo por visitantes que não conhecem a rede local e evidencia uma lacuna na integração entre a infraestrutura física e a informação necessária para o deslocamento.

Os potenciais de melhoria também são concretos. A plena operação da Ponte da Integração, associada às estruturas de controle fronteiriço, pode ampliar a integração dos fluxos entre Brasil e Paraguai. O regime de cabeceira única, com controle integrado, previsto para essa ponte, constitui ainda um mecanismo de facilitação que pode servir de referência para outras travessias. A ampliação das conexões internacionais do aeroporto, cuja concessão já foi concluída (Brasil, 2026d), pode reforçar a capacidade de recepção de mercados emissores mais distantes.

No âmbito da mobilidade urbana, a migração do transporte coletivo para o modelo tronco-alimentado, a implantação de dois novos terminais e de oito pontos de integração cria condições para ampliar a articulação da rede e consolidar o ônibus como alternativa de deslocamento para visitantes. Trata-se de uma possibilidade relevante considerando que, entre os municípios analisados, Foz do Iguaçu já apresenta uma oferta de transporte coletivo urbano mais integrada aos principais pontos de chegada (Foz do Iguaçu, 2025a).

4.1.2.5. Obras e intervenções previstas

As obras e intervenções concluídas, em execução ou previstas distribuem-se em duas escalas, com funções distintas na estrutura de mobilidade do município. Na escala federal e binacional, concentram-se as intervenções relacionadas às condições de chegada e conexão com o território, abrangendo travessias fronteiriças, contorno rodoviário, aeroporto e porto seco. Na escala municipal, predominam as intervenções voltadas à circulação interna, incluindo a estruturação do sistema de transporte coletivo e da mobilidade urbana. O Quadro 10 reúne os empreendimentos e as dotações que incidem sobre o acesso e a circulação no município.

Quadro 10 - Empreendimentos e dotações que incidem sobre o acesso e a circulação em Foz do Iguaçu (PR)

Empreendimento ou indicador	Esfera	Situação	Valor ou número	Fonte
Concessão do Aeroporto de Foz do Iguaçu	Federal	Concluída	R$ 602,9 milhões	Brasil, 2026d
Contorno da BR-469	Federal	Em execução	R$ 289 milhões	Brasil, 2026d
2ª Ponte sobre o rio Paraná (BR-277)	Binacional	Concluída	R$ 448,7 milhões	Brasil, 2023; 2026d
Novo Porto Seco (margens da BR-277)	Concessão	Em obras; inauguração prevista para dez. 2026	R$ 500 milhões; 550 mil m²; concessão de 35 anos	Apêndice F
Acesso ao Porto Seco pela BR-277	Federal	Previsão contratual	Conclusão até 2030	Apêndice F
Transporte e mobilidade (LOA 2026)	Municipal	Previsto	R$ 274,7 milhões (função urbanismo: R$ 329,4 milhões)	Foz do Iguaçu, 2025a
Interligação de vias estruturantes	Municipal	Previsto	R$ 41,4 milhões	Foz do Iguaçu, 2025a
Requalificação da Beira Foz	Municipal	Previsto	R$ 36 milhões	Foz do Iguaçu, 2025a
Requalificação do Terminal Turístico de Três Lagoas	Municipal e binacional	Projeto; prioridade declarada pela gestão municipal	Não informado	Apêndice F; informação verbal
Marginais da Perimetral Leste	Municipal	Previsto	Acima de R$ 10 milhões	Foz do Iguaçu, 2025a
Infraestrutura cicloviária e bicicletários	Municipal	Previsto	R$ 3 milhões e R$ 510 mil	Foz do Iguaçu, 2025a
Transporte coletivo (LOA 2026)	Municipal	Previsto	R$ 75,3 milhões, dos quais R$ 42 mil em investimento	Foz do Iguaçu, 2025a
Sinalização do Rio Paraná (até São Simão)	Federal	Ação preparatória	R$ 34 milhões	Brasil, 2026d
Requalificação da BR-277 (Cascavel-Foz/Fronteira), ID 1200	Federal	Cenário-meta do PNL 2050	Sem valor atribuído pelo plano	Brasil, 2026f, p. 435
Ligação Cascavel-Curitiba (transporte de passageiros)	—	Classificada como saturada	931.382 viagens; 1% pelo modo aéreo	Brasil, 2026f, p. 220

Fonte: elaboração Itaipu Parquetec (2026), a partir das fontes indicadas na última coluna.

Os empreendimentos federais e binacionais concluídos ou em execução somam mais de R$ 1,8 bilhão, concentrados predominantemente em intervenções relacionadas ao acesso ao município, e não à circulação interna (Brasil, 2023; 2026d).

No orçamento municipal, Foz do Iguaçu apresenta a maior dotação para urbanismo entre os 12 municípios analisados, mas observa-se uma distribuição desigual dentro da própria rubrica de transporte coletivo: dos R$ 75,3 milhões previstos, apenas R$

42 mil correspondem a investimentos, enquanto o restante está destinado à operação e ao custeio (Foz do Iguaçu, 2025a). A reestruturação do sistema de transporte coletivo, com a transição do modelo radial para o tronco-alimentado, constitui uma das intervenções de maior alcance entre os municípios paranaenses analisados; contudo, não está acompanhada, no orçamento de 2026, de recursos de capital de mesma dimensão.

As obras viárias individualizadas, que incluem a interligação de vias estruturantes, o viaduto do Trevo do Charrua, a Beira Foz e as marginais da Perimetral Leste, apresentam dotações superiores às destinadas à implantação de ciclovias e bicicletários, que estão entre as menores da relação analisada. Essa distribuição dialoga com os resultados da avaliação de campo, que identificou maior variação nas condições da infraestrutura cicloviária entre os pontos avaliados.

No âmbito regional, a requalificação da BR-277 entre Cascavel e a fronteira integra o cenário-meta do PNL 2050, ainda sem valor de investimento atribuído, enquanto a ligação Cascavel–Curitiba já é classificada como saturada (Brasil, 2026f). Trata-se de um aspecto relevante para Foz do Iguaçu, considerando que a BR-277 constitui o principal corredor rodoviário de acesso ao município e concentra parcela significativa dos fluxos de chegada. Assim, as intervenções previstas distribuem-se entre a ampliação das conexões de chegada e a reorganização da circulação interna, enquanto permanecem desafios relacionados à capacidade dos principais corredores e à articulação entre diferentes modos de deslocamento.

4.1.3. Medianeira (PR)

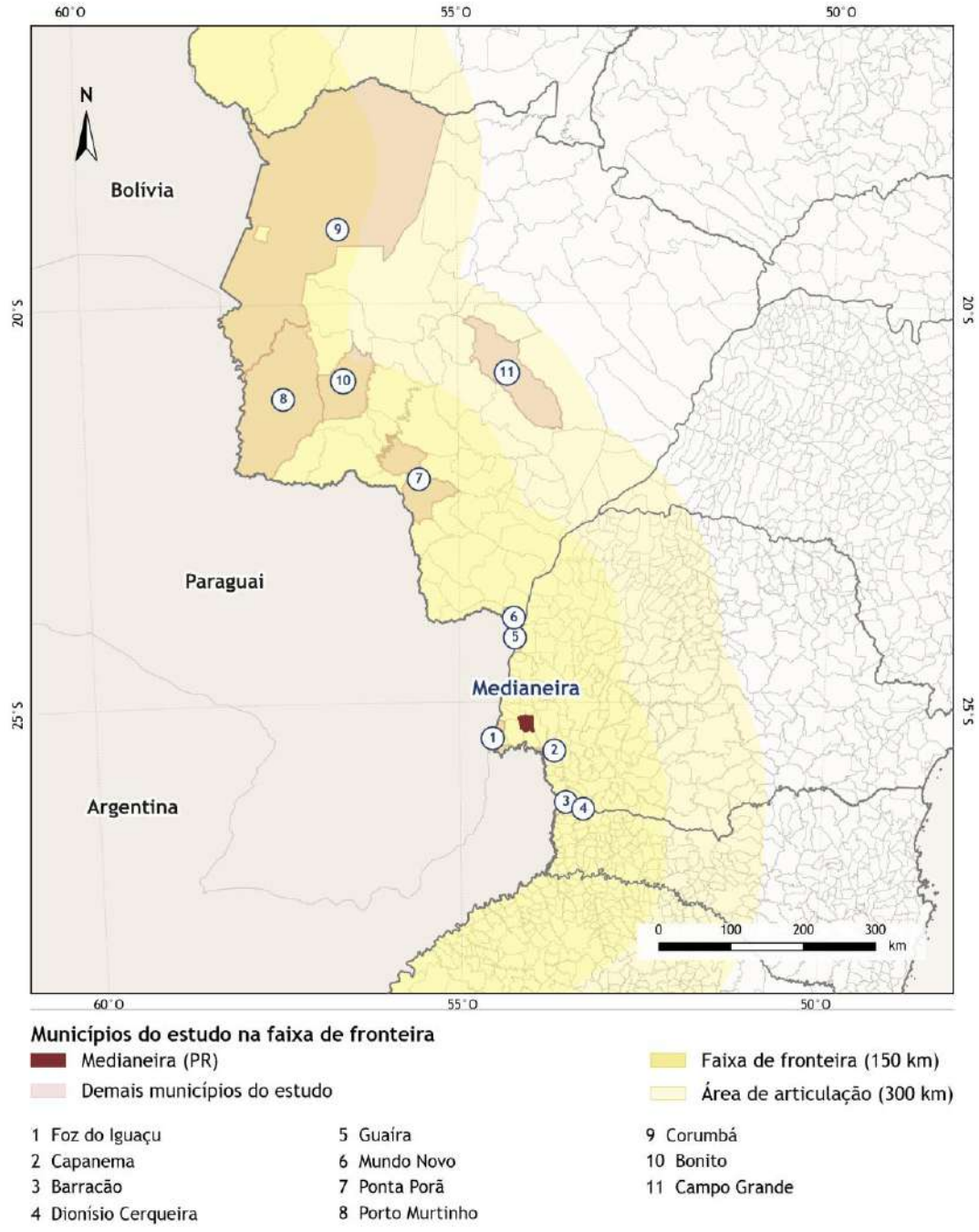
Medianeira possui 54.369 habitantes em uma área territorial de 328,7 km², com 91,6% da população residente em área urbana (IBGE, 2023d). No Mapa do Turismo Brasileiro, o município encontra-se classificado como município turístico (MTur, 2026)[11]. O município registra ainda 375 vínculos formais nas ACTs (RAIS, 2025) e conta com apenas

[11] Por se tratar de uma ferramenta dinâmica, sujeita a atualizações, recomenda-se consultar a versão vigente para confirmar a categoria no momento da leitura

um meio de hospedagem cadastrado no CADASTUR, no recurso mais recente disponível nos dados abertos, referente ao primeiro trimestre de 2022 (CADASTUR, 2022).

O Mapa 28 situa Medianeira no Oeste paranaense, a 485 km de Curitiba em linha reta. O município integra a Região Geográfica Imediata de Foz do Iguaçu, inserida na Região Geográfica Intermediária de Cascavel (IBGE, 2017). Embora esteja localizado na faixa de fronteira, não alcança a linha internacional: a divisa com a Argentina está a 14,5 km do limite municipal, em linha reta, e a divisa com o Paraguai, a 23,2 km. Entre os demais municípios do estudo, Foz do Iguaçu é o mais próximo por via rodoviária, com tempo estimado de deslocamento de 40 minutos (OpenStreetMap, 2026).

Mapa 28 - Os 12 municípios na faixa de fronteira, com Medianeira (PR) em destaque



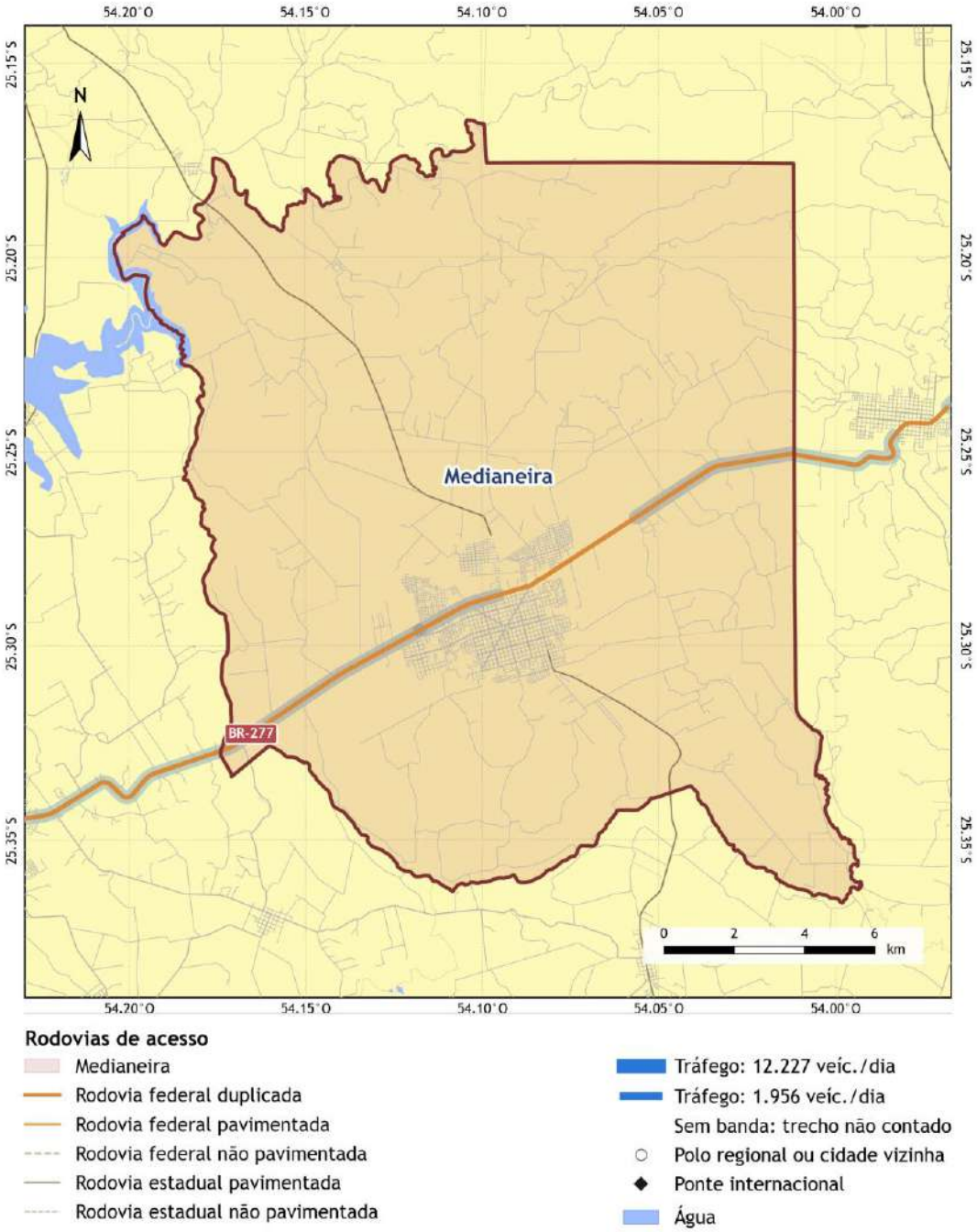
Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em IBGE (malha municipal 2025 e polígono da Faixa de Fronteira de 150 km).

4.1.3.1. Como o turista chega

Entre os modos de chegada analisados, Medianeira dispõe apenas do acesso rodoviário para o transporte de passageiros (DNIT, 2026b; ANTT, 2025). O município não possui aeroporto com voos regulares, navegação de uso turístico nem transporte ferroviário de passageiros.

O Mapa 29 apresenta os principais acessos rodoviários ao município. A BR-277 constitui o principal eixo federal e percorre 18,6 km do território municipal, enquanto a rodovia estadual PR-495 soma outros 19,4 km (DNIT, 2026b).

Mapa 29 - Rodovias de acesso a Medianeira

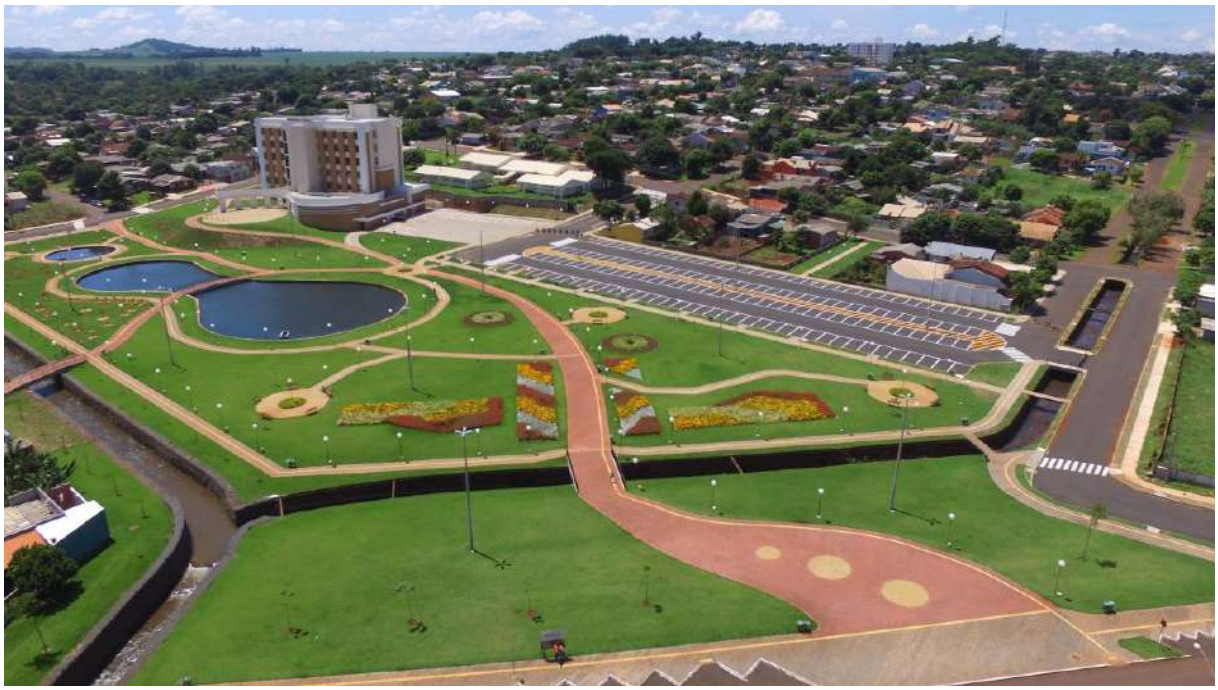


Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em DNIT, SNV e CIDE.

No trecho de maior movimentação dentro do município, a BR-277 registra 11.545 veículos por dia, dos quais 2.511 são veículos comerciais, correspondendo a 22%

do fluxo total (DNIT, 2026a). Os dados indicam que o principal corredor rodoviário de acesso ao município concentra diferentes tipos de circulação, incluindo o transporte de passageiros e de carga. A Figura 60 apresenta uma imagem representativa de divulgação de Medianeira.

Figura 60 - Imagem representativa de divulgação de Medianeira



Fonte: A voz do Paraná (2022).

O Quadro 11 apresenta a qualificação das quatro vias de chegada ao município quanto ao tipo de pista, à manutenção, ao acostamento, à iluminação e à sinalização.

Quadro 11 - Qualificação das vias de chegada a Medianeira

Ponto	Pista	Manutenção	Acostamento	Iluminação	Sinalização de trânsito	Sinalização de turismo	Sinalização para pedestres
#1 Centro urbano	Asfalto, simples	4 de 5	Não	Sim	vertical e horizontal	Sim	Não
#2 PR-495	Asfalto, simples	3 de 5	Não	Não	vertical e horizontal	Não	Não
#3 Estrada São Brás	Paralelepípedo, simples	3 de 5	Não	Não	sem sinalização	Não	—
#4 Estrada Linha Mineira	Asfalto, simples	4 de 5	Não	Não	só horizontal	Não	Não

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Nota: O travessão indica item que o formulário não cobriu naquele ponto: a sinalização para pedestres, por exemplo, só é perguntada onde há calçada.

A manutenção das vias avaliadas varia entre 3 e 4 na escala de 1 a 5 da ficha de campo. Nenhuma das quatro vias dispõe de acostamento (Quadro 11; Figura 61). A sinalização turística foi identificada apenas no ponto localizado no centro urbano, evidenciando uma cobertura limitada desse tipo de orientação nas principais vias de chegada ao município. A Figura 62 reúne registros de campo que exemplificam as diferentes condições observadas nas vias de acesso avaliadas.

Figura 61 - Ausência de acostamento e sobreposição do tráfego de automóveis e caminhões nas vias externas



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

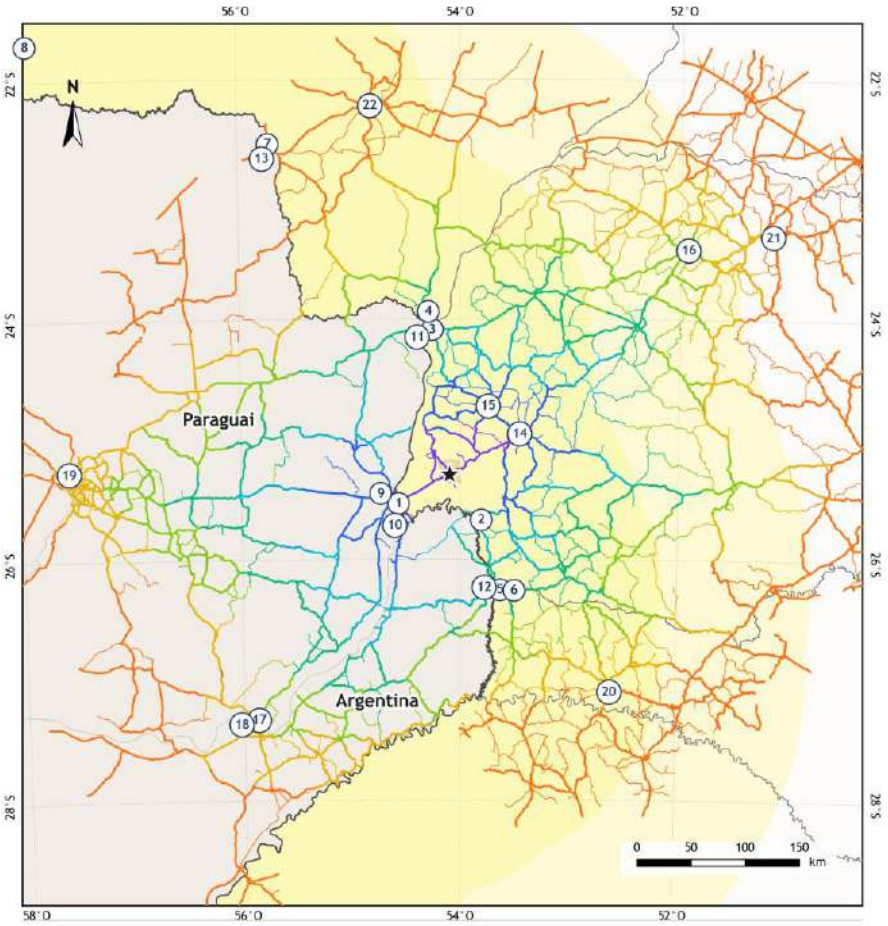
Figura 62 - Quadro com imagens sobre as condições das vias externas de Medianeira



Fonte: Itaipu Parquetec (2026)

O Mapa 30 representa essa malha viária segundo os tempos estimados de deslocamento, enquanto a tabela associada apresenta os resultados detalhados por município. Cada percurso foi estimado em dois cenários sobre a malha viária do OpenStreetMap (2026): uma considerando os limites de velocidade sinalizados e outra utilizando velocidades estimadas de circulação. A comparação entre os dois cenários estabelece uma faixa de tempo para cada percurso.

Mapa 30 - Tempo de viagem por estrada desde Medianeira



Tempo de viagem (no limite da via, em circulação)
1 a 8: municípios do estudo · 9 a 13: cidades fronteiriças · 14 em diante: cidades de referência

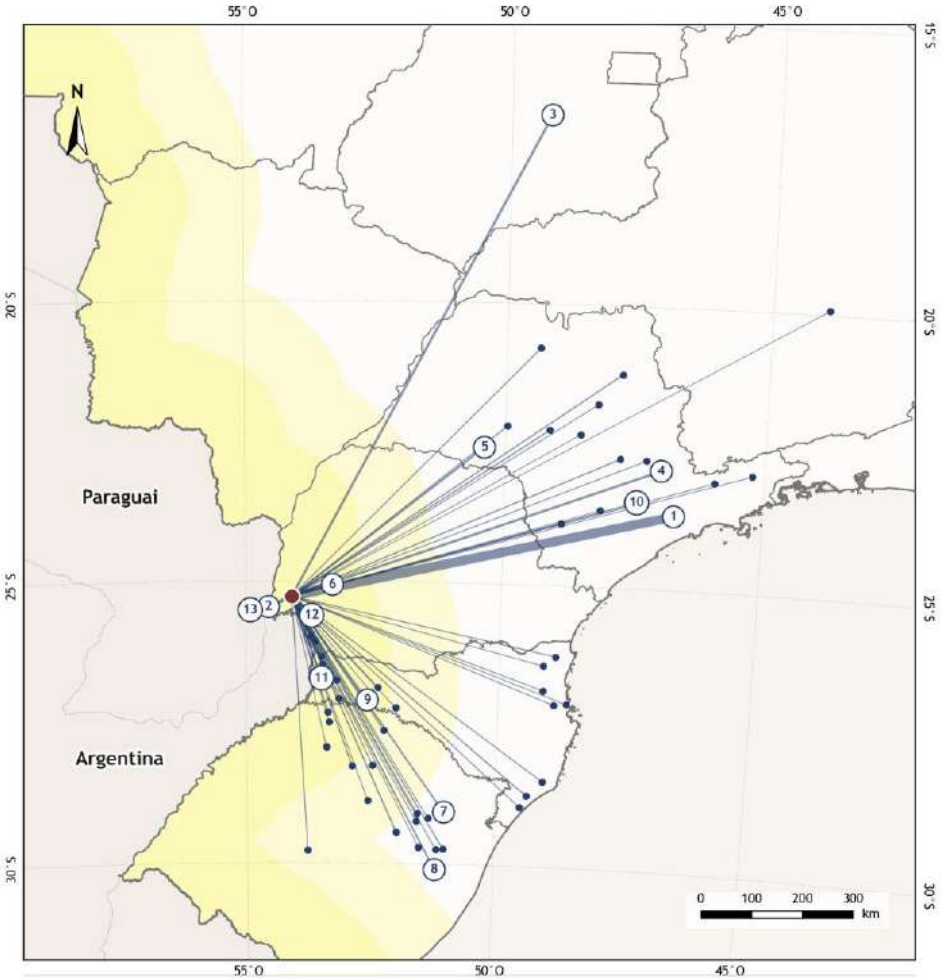
1 Foz do Iguaçu – 0h36-0h41
2 Capanema – 1h53-2h25
3 Guaíra – 2h13-2h53
4 Mundo Novo – 2h35-3h17
5 Barracão – 2h44-3h31
6 Dionísio Cerqueira – 2h45-3h31
7 Ponta Porã – 6h21-7h39
8 Porto Murtinho – 10h30-12h40
9 Ciudad del Este (PY) – 0h41-0h46
10 Puerto Iguazú (AR) – 0h44-0h51
11 Salto del Guairá (PY) – 2h33-3h14
12 Bernardo de Irigoyen (AR) – 2h47-3h33
13 Pedro Juan Caballero (PY) – 6h22-7h39
14 Cascavel – 0h52-1h08
15 Toledo – 1h11-1h31
16 Maringá – 3h35-4h47
17 Encarnación (PY) – 4h04-4h58
18 Posadas (AR) – 4h15-5h08
19 Asunción (PY) – 4h27-5h41
20 Chapecó – 4h37-5h43
21 Londrina – 4h37-6h07
22 Dourados – 5h28-6h54

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em OpenStreetMap.

Considerando um deslocamento de até duas horas, correspondente a uma viagem de ida e volta no mesmo dia, o alcance rodoviário contempla apenas Foz do Iguaçu entre os municípios do estudo. Já o deslocamento até Curitiba varia entre 5 h 43 min e 8 h 04 min.

Em 2025, foram emitidas 54.666 passagens de ônibus interestaduais com origem ou destino no município, distribuídas em 147 ligações diretas. As dez principais ligações concentram 76,6% desse total (ANTT, 2025), conforme detalhado no Mapa 31.

Mapa 31 - Ligações diretas por ônibus a partir de Medianeira



Ligações por ônibus

- Medianeira
- Ligação direta (espessura: passagens)
- Demais ligações diretas (sem número)
- Linha estadual (oferta ClickBus, partidas/dia)
- Linha internacional (oferta do terminal)
- Seta na moldura: ligação fora do recorte
- Faixa de fronteira (150 km)

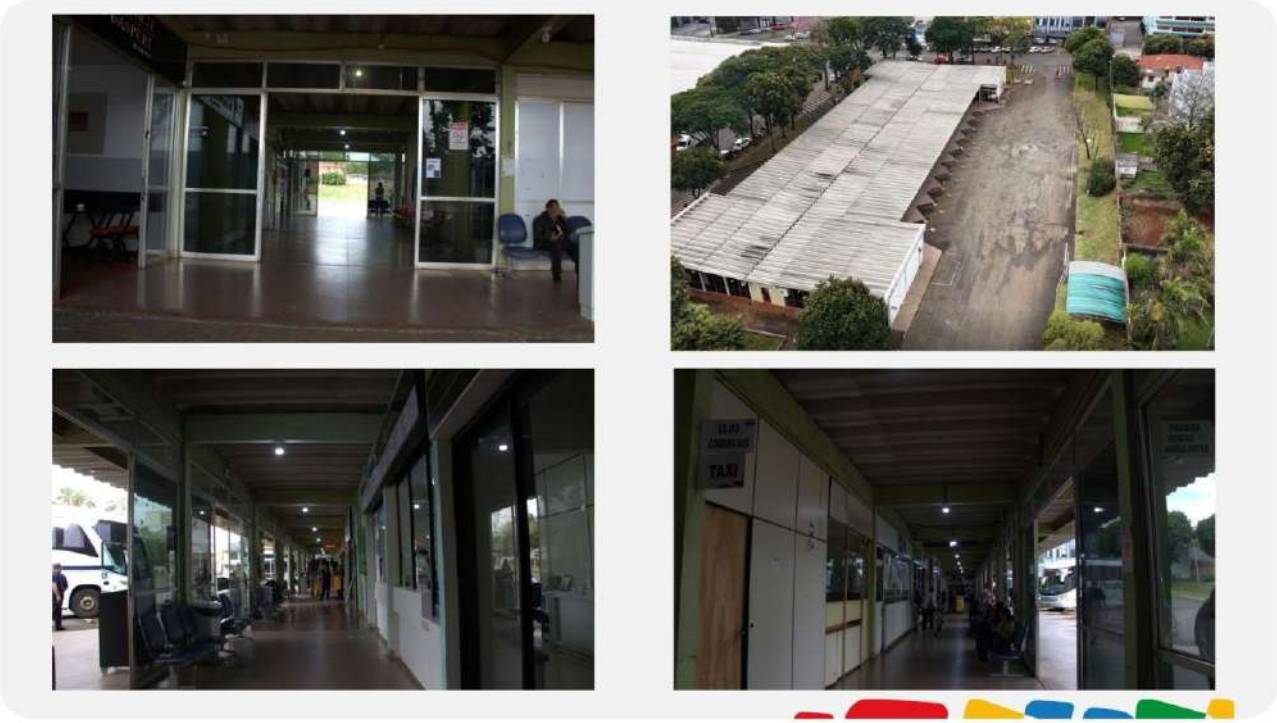
Ligações com serviço regular levantado

1 São Paulo/SP – 28.683 passagens
2 Foz do Iguaçu/PR – 4.334 passagens
3 Goiânia/GO – 2.026 passagens
4 Campinas/SP – 1.976 passagens
5 Assis/SP – 1.146 passagens
6 Cascavel/PR – 980 passagens
7 Caxias do Sul/RS – 782 passagens
8 Porto Alegre/RS – 770 passagens
9 Chapecó/SC – 605 passagens
10 Sorocaba/SP – 588 passagens
11 São Miguel do Oeste/SC – 578 passagens
12 Capanema/PR – 563 passagens
13 Ciudad del Este – linha internacional

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ANTT (bilhetagem 2025) e ClickBus (oferta, setembro de 2026).

Na distribuição por unidade da federação, destaca-se São Paulo, responsável por 64,6% das passagens, seguido do Paraná, com 12,5%. A Figura 63 apresenta a infraestrutura observada no terminal rodoviário de Medianeira.

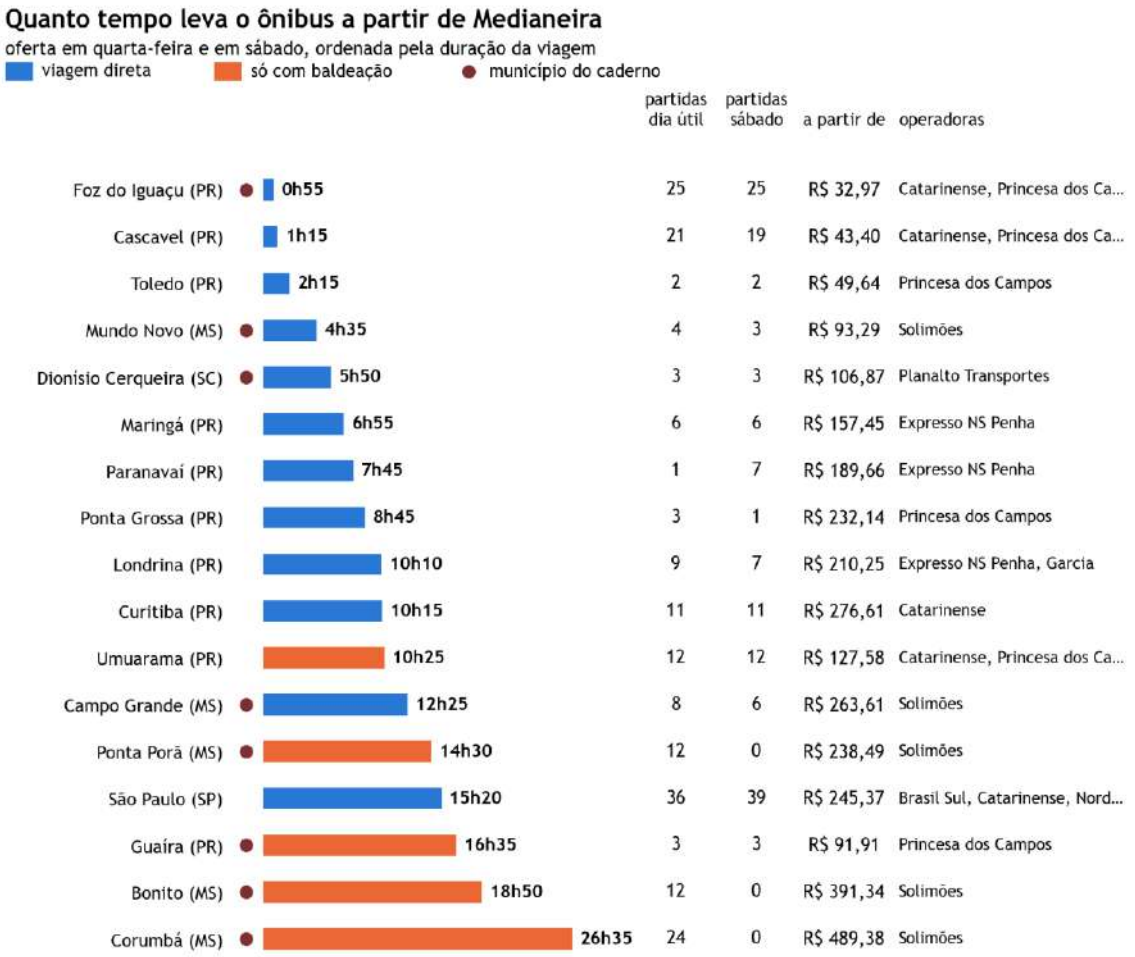
Figura 63 - Infraestrutura de acesso turístico: rodoviária de Medianeira



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

A Figura 64 apresenta as características das viagens de ônibus para venda a partir de Medianeira na plataforma consultada em setembro de 2026 (ClickBus, 2026b). Diferentemente do Mapa 31, que representa o movimento de passageiros em 2025, a Figura 64 reúne a oferta disponível no momento da consulta, incluindo as viagens diretas e aquelas que exigem baldeação. Nos deslocamentos com duração inferior a quatro horas, predominam destinos dentro do próprio estado, como Foz do Iguaçu (55 minutos), Cascavel (1 h 15 min) e Toledo (2 h 15 min). Nessa faixa de duração, a viagem de ônibus leva entre 1,2 e 1,7 vezes o tempo estimado para o deslocamento de carro sobre a malha viária (OpenStreetMap, 2026); sendo a menor diferença observada na ligação com Cascavel.

Figura 64 - Viagens de ônibus à venda a partir de Medianeira, por destino



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ClickBus (setembro de 2026).

Nota: Preço da tarifa mais barata encontrada, com taxa de embarque.

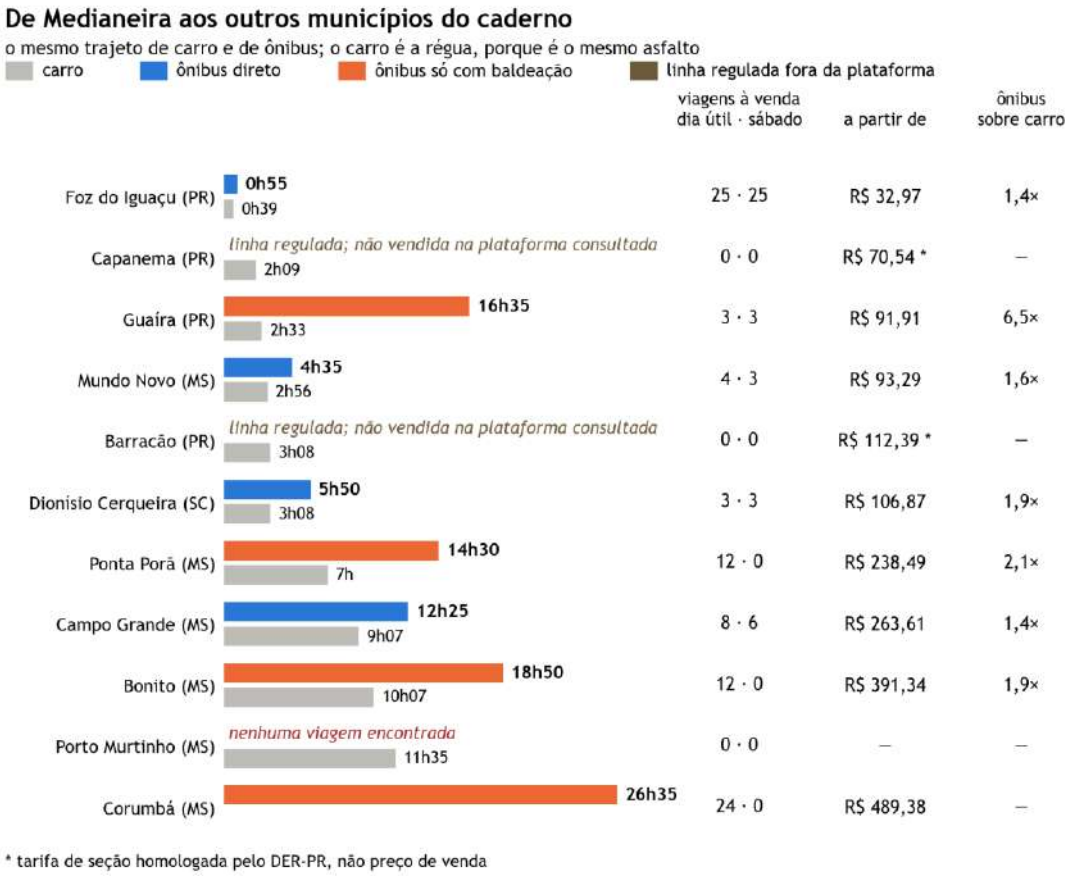
Nas viagens de longa distância, os destinos também se diferenciam pela frequência das partidas. São Paulo dispõe de 36 partidas em dia útil e Curitiba, 11, enquanto Paranavaí apenas uma.

4.1.3.1.1. A ligação com os municípios analisados

Entre os 11 municípios do estudo (Figura 65) apenas Foz do Iguaçu apresenta conexão por ônibus em menos de uma hora, com 25 viagens diárias e tempo de percurso de aproximadamente 55 minutos (50 minutos no sentido contrário; ver seção 4.1.2), frente a cerca de 40 minutos de deslocamento de carro. Para os demais dez restantes,

a oferta de transporte coletivo rodoviário apresenta diferentes condições de frequência, conexão e disponibilidade na plataforma de venda consultada (ClickBus, 2026b): três dispõem de linha direta; quatro são acessíveis mediante baldeação; dois são atendidos por linha regular cadastrada no DER-PR (DER-PR, 2026), mas não tiveram oferta identificada na plataforma consultada; e, para um, não foram encontradas viagens nas datas pesquisadas.

Figura 65 - Tempo de viagem de Medianeira aos outros municípios do estudo



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ClickBus (oferta, setembro de 2026) e em isócronas sobre a malha do OpenStreetMap.

Capanema, com percurso de 1 h 53 min a 2 h 25 min por estrada, e Barracão, a 2 h 44 min a 3 h 31 min, são atendidos pela linha Pato Branco-Foz do Iguaçu, operada pela Cattani, com tarifas de seção homologadas de R$ 70,54 para Capanema e R$ 112,39 para Barracão (DER-PR, 2026). Entretanto, nenhuma das duas ligações foi identificada

na plataforma de venda consultada. Isso evidencia uma diferença entre o registro regulatório do serviço e sua disponibilidade no canal de comercialização analisado. A existência da linha e da tarifa homologada não se refletiu na oferta encontrada na plataforma consultada. Para Porto Murtinho, não foram encontradas viagens em nenhuma das duas datas consultadas.

Para Guaíra, o deslocamento por ônibus exige baldeação, resultando em aproximadamente 16 h 30 min de viagem, enquanto o percurso de carro leva de 2 h 13 min a 2 h 53 min. A ausência de conexão direta, amplia o tempo de viagem ao incorporar o deslocamento até o ponto de conexão e o período de espera entre um ônibus e outro. Nas ligações diretas, a duração da viagem de ônibus varia de 1,4 vez o tempo de carro, para Campo Grande (linha direta só no sentido Medianeira–Campo Grande; ver seção 4.1.9), a 1,9 vez, para Dionísio Cerqueira. Na ligação com Guaíra, que exige baldeação, essa relação chega a 6,5 vezes.

Para Ponta Porã, Corumbá e Bonito, a plataforma de venda consultada apresentou viagens na quarta-feira pesquisada, mas não no sábado (ClickBus, 2026b). No sentido contrário, a plataforma não ofereceu viagens desses três municípios para Medianeira em nenhuma das duas datas.

No terminal rodoviário do município (Figura 66), a visita de campo identificou, entre os elementos de orientação e informação avaliados no formulário, placas de orientação interna e painéis de partidas e chegadas. Quanto às condições de acesso e segurança, foram registradas áreas específicas para embarque e desembarque, câmeras de monitoramento e presença visível de profissionais de segurança.

Figura 66 - Serviços e orientação no terminal rodoviário de Medianeira



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Na visita de campo, não foram registrados nove dos itens avaliados: CAT, identificação das plataformas, informações sobre horários, informações sobre linhas, autoatendimento de passagens, guarda-volumes, fraldário, caixa eletrônico e estacionamento para automóveis. A Figura 67 apresenta as placas de orientação interna registradas no terminal durante a visita de campo.

Figura 67 - Placas de orientação terminal rodoviário Medianeira

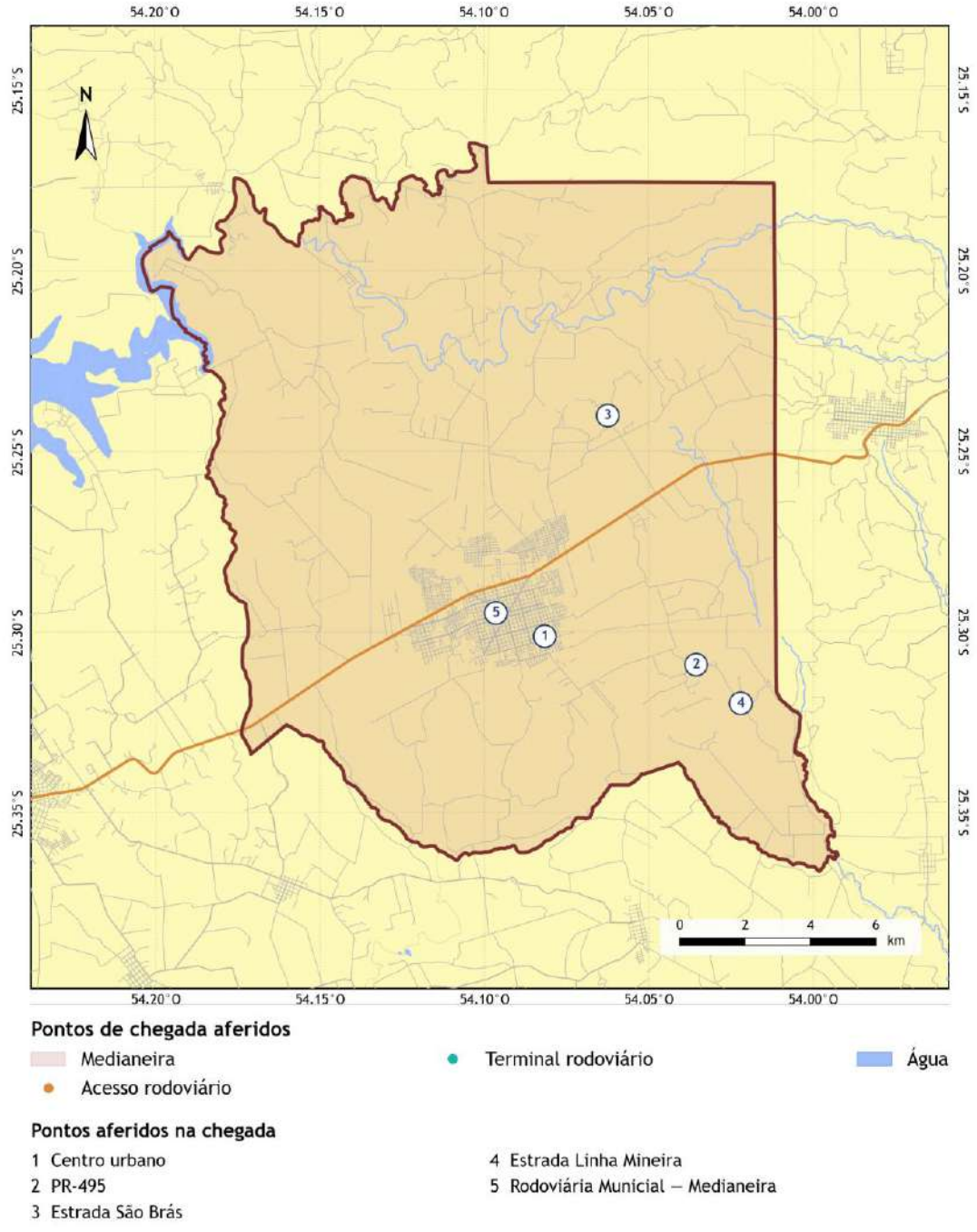


Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Embora não inviabilizem o embarque, essas ausências reduzem as condições de orientação, permanência e de apoio no terminal. As principais lacunas concentram-se na disponibilização de informações sobre plataformas, horários e linhas, nos serviços complementares ao passageiro e na estrutura de apoio a diferentes perfis de usuários.

O Mapa 32 localiza cada um dos pontos de chegada avaliados em campo.

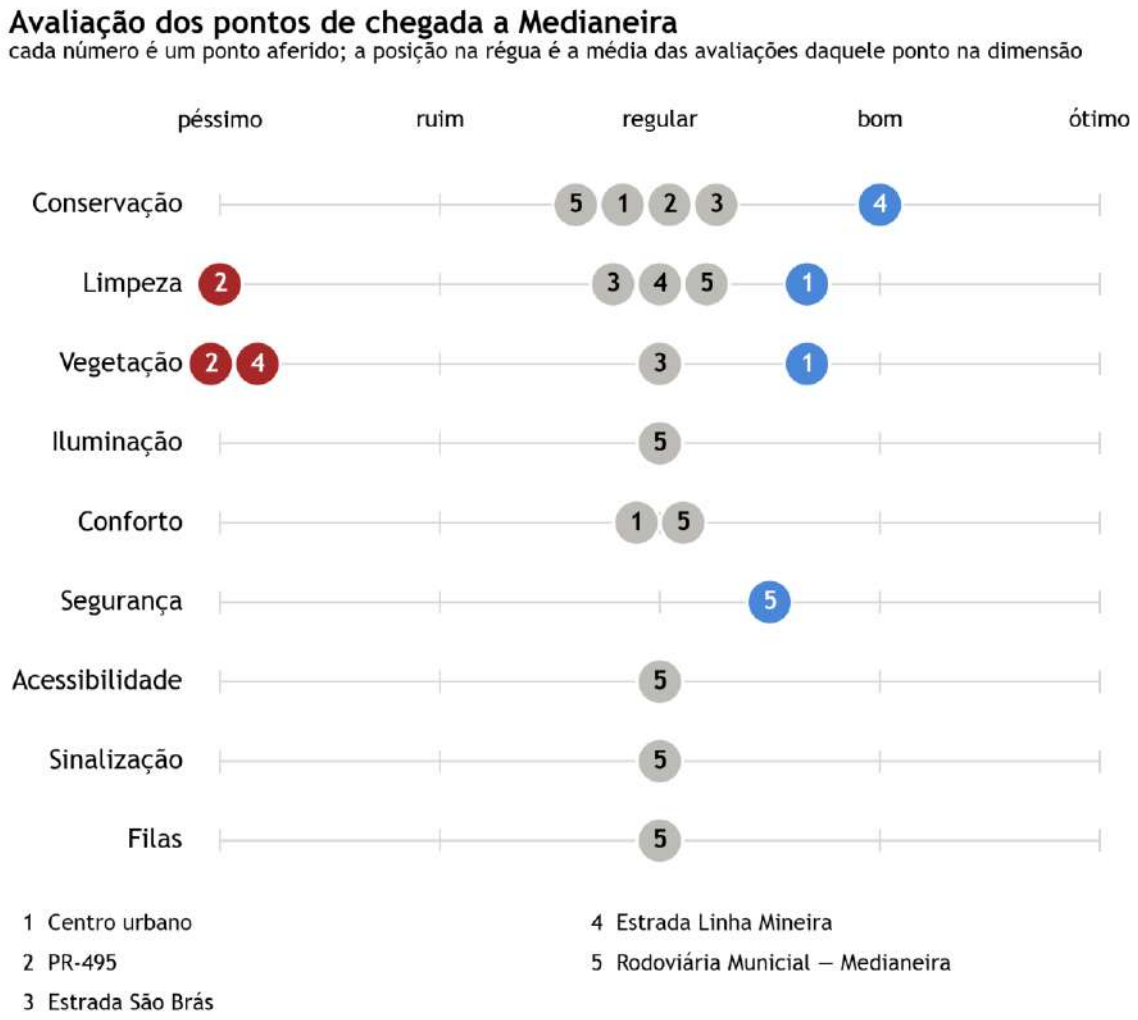
Mapa 32 - Pontos aferidos na chegada a Medianeira



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

A Figura 68 apresenta a classificação atribuída a cada ponto, utilizando a mesma escala da ficha de campo. A numeração é mantida no mapa, na figura e nas fichas completas, permitindo relacionar a localização de cada ponto aos respectivos resultados da avaliação.

Figura 68 - Avaliação dos pontos de chegada a Medianeira



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Nota: As escalas originalmente invertidas foram normalizadas, de modo que valores mais elevados correspondam a melhores avaliações.

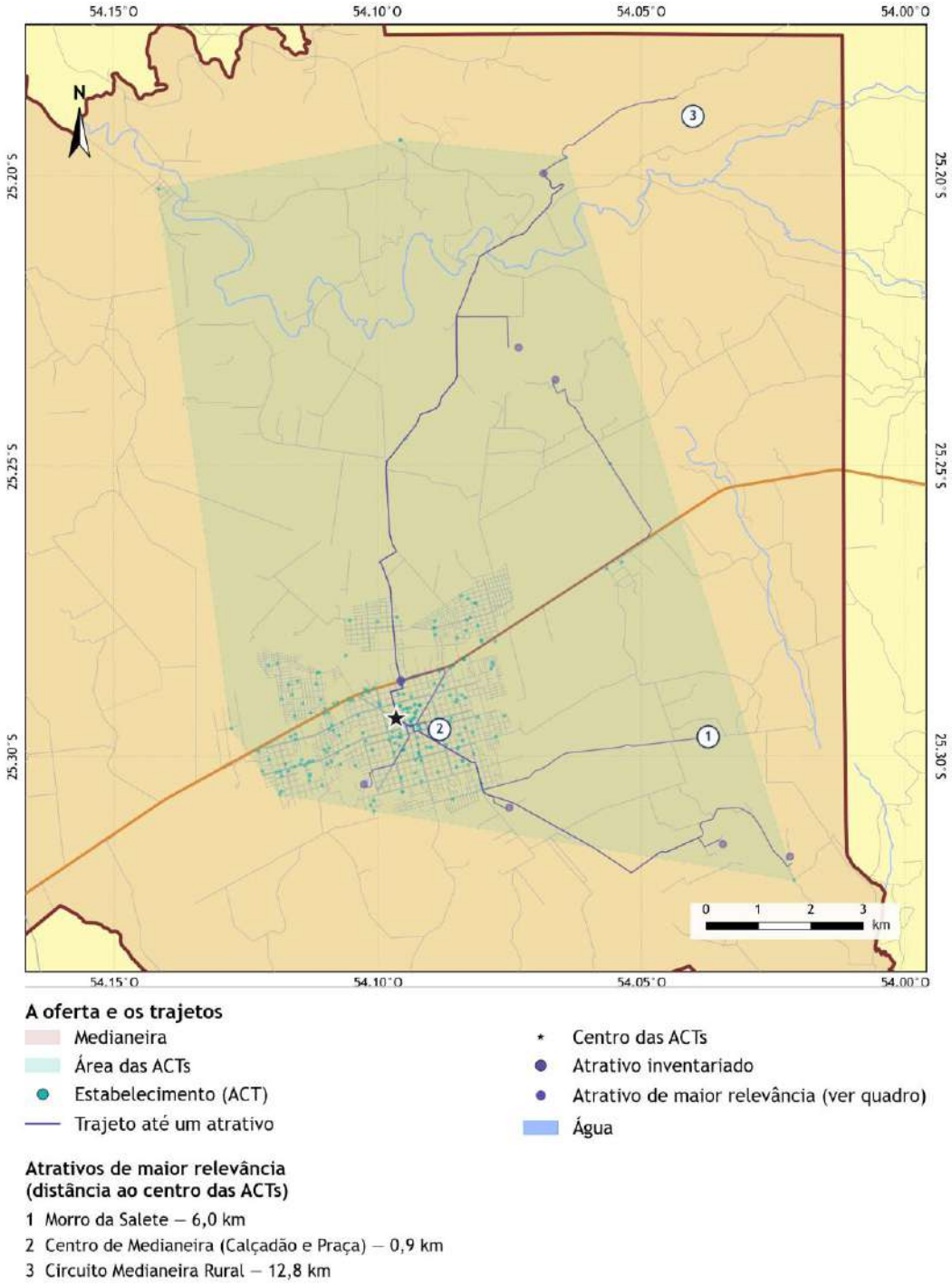
Considerando as médias obtidas nos pontos em que cada dimensão foi avaliada os menores resultados são vegetação (2,2), limpeza (2,7) e conforto (3,0), enquanto conservação e segurança apresentam os melhores resultados. É importante observar que a

ausência de um marcador não representa uma avaliação baixa, mas indica que a dimensão não foi contemplada na ficha de avaliação daquele ponto, caracterizando ausência de registro naquele ponto e, portanto, não atribuição de nota.

4.1.3.2. Como o turista se desloca

Os 215 estabelecimentos georreferenciados das ACTs, que correspondem a uma amostra de metade dos registros do Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica, estão distribuídos em uma área de 116 km² (Mapa 33), e 96,3% deles se encontram a menos de cinco quilômetros do centro da oferta (Receita Federal, 2026).

Mapa 33 - A oferta turística e os trajetos internos em Medianeira



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Os destinos considerados na modelagem dos trajetos apresentam maior dispersão territorial em relação à concentração dos serviços turísticos (Figura 69). Ao todo, foram considerados 12 pontos, sendo nove atrativos turísticos e três pontos de acesso ao município, incluindo rodovias, aeroporto e porto. Esses pontos estão localizados, em média, a 5,4 km em linha reta do centro da oferta, enquanto o ponto mais distante está a 12,8 km. Essa distribuição espacial evidencia que os principais pontos de interesse e acesso não estão concentrados na mesma área dos serviços turísticos, o que amplia a necessidade de deslocamentos internos, especialmente entre os locais de hospedagem e demais serviços e os atrativos visitados pelos turistas.

Figura 69 - Distância dos atrativos de maior relevância ao centro da oferta



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Nota: O tempo é estimativa a 30 km/h, velocidade urbana média, e não inclui estacionamento nem espera.

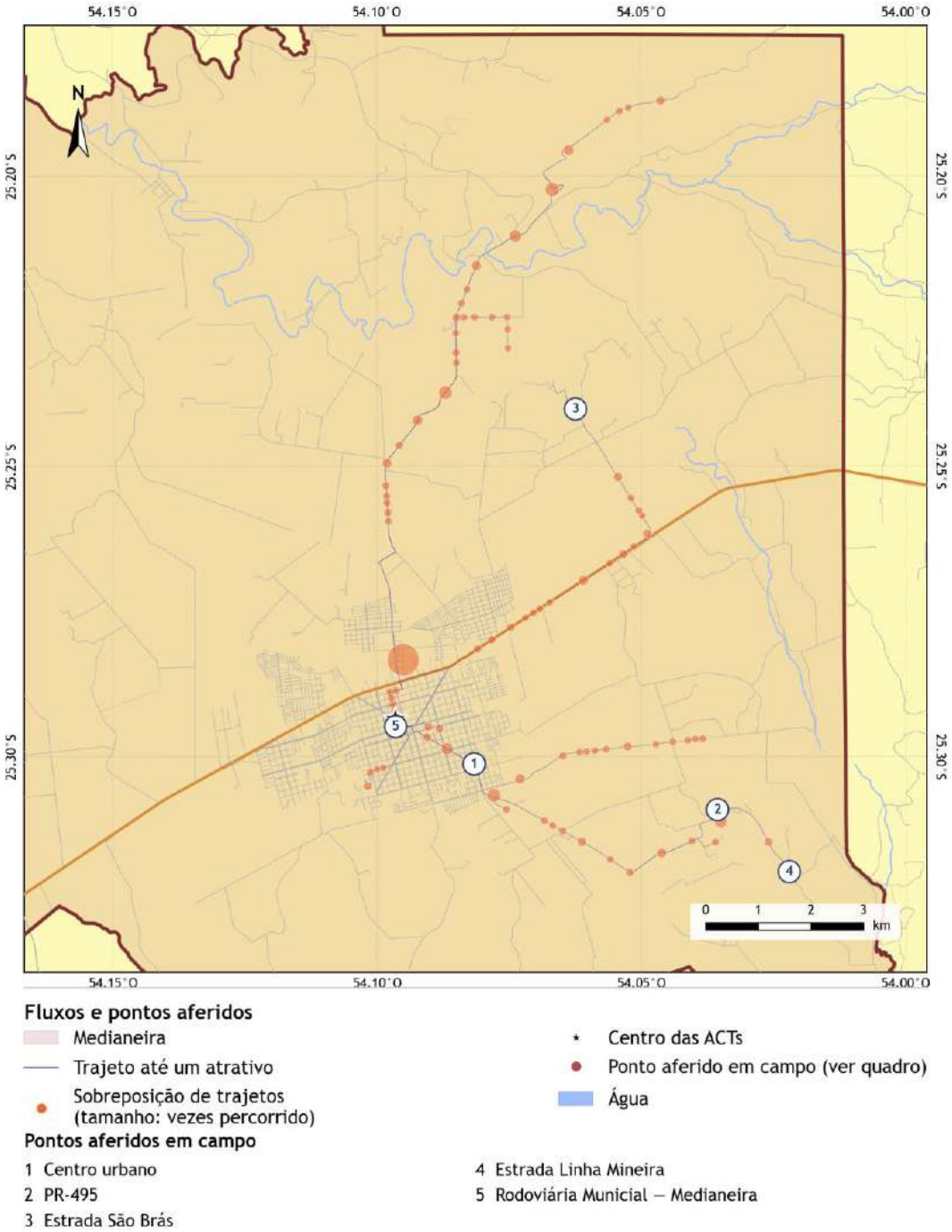
Os 12 trajetos que conectam o centro da oferta a cada um dos atrativos e acessos totalizam 83,4 km pela malha viária, com extensão média de 6,9 km por trajeto, acima dos 5,4 km em linha reta, porque o percurso acompanha o desenho das vias. Esses deslocamentos não se distribuem de maneira uniforme pela malha viária; ao contrário, apresentam áreas de convergência, nas quais diferentes trajetos compartilham os mesmos segmentos da rede.

O ponto de maior sobreposição reúne todos os 12 trajetos, enquanto 16 dos 87 agrupamentos identificados apresentam frequência superior à média. Esses resultados indicam que parte dos deslocamentos turísticos se concentra em determinados trechos

da malha, evidenciando os principais corredores utilizados para conectar o centro da oferta aos atrativos do município.

O Mapa 34 apresenta a relação entre os agrupamentos de maior sobreposição e os pontos selecionados para avaliação de campo.

Mapa 34 - Sobreposição dos trajetos e pontos aferidos em Medianeira



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Os quatro pontos de circulação avaliados (Figura 70) estão localizados em vias pavimentadas e de pista simples. Durante as visitas foram observados veículos de carga em um dos pontos; todavia, não foram registrados veículos de turismo em nenhum deles.

Figura 70 - Que via é essa: os pontos de circulação de Medianeira

Que via é essa: os pontos de circulação de Medianeira

o papel na malha vem da base cartográfica; pavimento e faixas, do levantamento em campo; o fluxo e sua composição são o que a equipe registrou durante a visita ao ponto

	papel na malha	pavimento	fluxo	tráfego registrado na visita: leves	carga	coletivo	turismo
#1▫Centro urbano	arterial secundária	Asfalto · 1 faixa	2	●	○	●	○
#2▫PR-495	–	Asfalto · 1 faixa	3	●	●	○	○
#3▫Estrada São Brás	–	Paralelepipedo · 1 faixa	1	●	○	○	○
#4▫Estrada Linha Mineira	–	Asfalto · 1 faixa	1	●	○	○	○

● registrado na visita ○ não registrado fluxo: intensidade na hora da visita, de 1 a 5

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo e de OpenStreetMap (2026).

Nota: O tráfego registrado corresponde a uma observação pontual; a ausência de registro de determinado tipo de veículo não significa que ele não circule pela via.

Alguns dos registros sobre as vias internas podem ser visualizados na Figura 71.

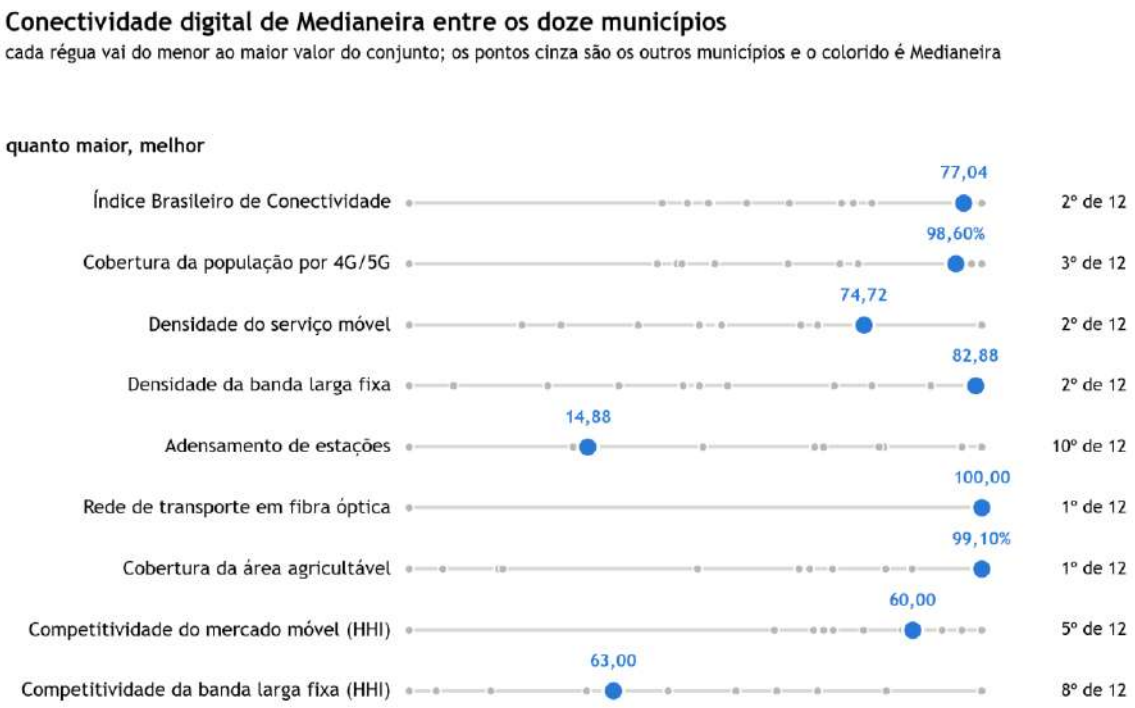
Figura 71 - Vias internas de Medianeira



Fonte: Itaipu Parquetec (2026)

A Figura 72 apresenta a posição de Medianeira entre os 12 municípios analisados nos indicadores de conectividade digital. O município ocupa a 1ª posição na cobertura da área agricultável e dispõe de rede de transporte em fibra óptica, condição comum a 11 dos 12 municípios analisados. Em contraste, ocupa a 10ª posição no adensamento de estações (ANATEL, 2026).

Figura 72 - Conectividade digital de Medianeira entre os 12 municípios



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ANATEL (2026).

Nota: Competitividade (HHI): inverso do índice de Herfindahl-Hirschman; valor maior indica mercado mais competitivo.

Medianeira apresenta oferta de serviços digitais voltados à mobilidade do visitante. No transporte por aplicativo, o município é atendido pelas duas plataformas nacionais consultadas, 99 e Uber (99 Tecnologia, 2026; Uber, 2026), embora não tenham sido identificados aplicativos locais próprios de mobilidade.

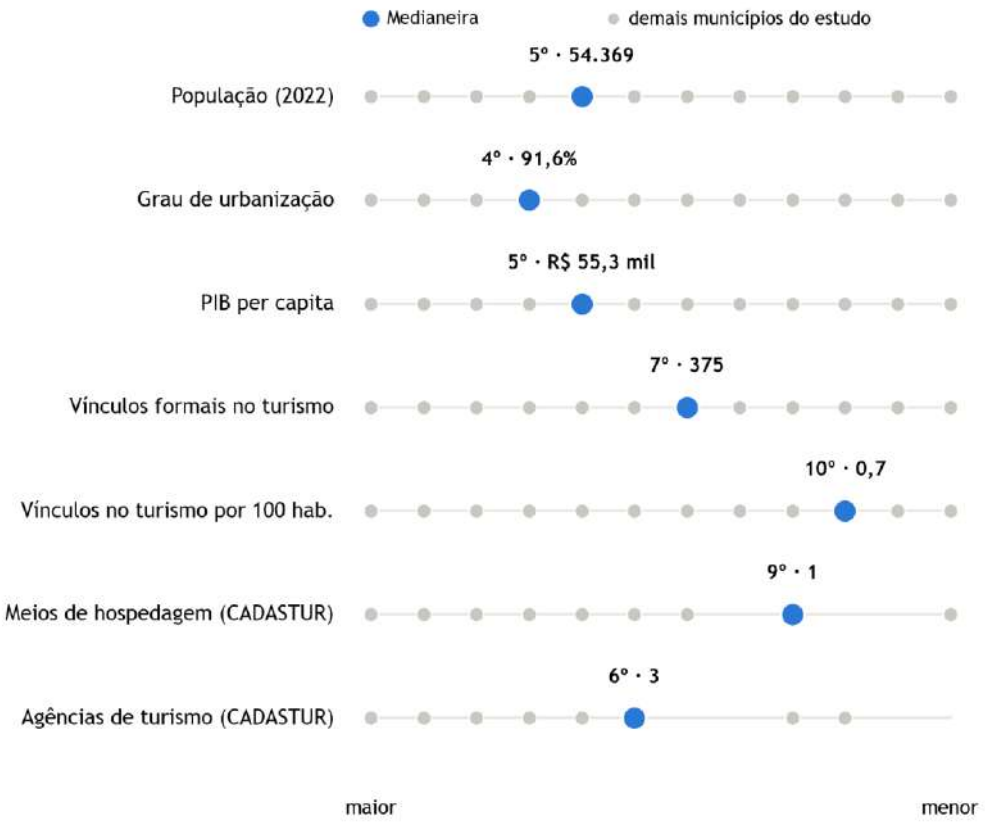
4.1.3.3. Medianeira no contexto regional

Medianeira integra o eixo oeste paranaense, corredor de maior capacidade de tráfego da faixa de fronteira, que liga Foz do Iguaçu a Cascavel pela BR-277. No município, a rodovia funciona como porta de entrada e como eixo de distribuição dos visitantes para os acessos locais e para os atrativos situados em área rural. A proximidade com Foz do Iguaçu insere o município na área de influência direta do principal polo turístico do

recorte, com o qual compartilha a região turística Cataratas do Iguaçu e Caminhos ao Lago de Itaipu (MTur, 2026).

Entre os 12 municípios analisados (Figura 73), Medianeira ocupa a quarta posição em grau de urbanização; a quinta em população e PIB per capita; a sexta em número de agências de turismo; a sétima em vínculos formais nas ACTs; a nona em número de meios de hospedagem; e a décima em vínculos formais no turismo por habitante (IBGE, 2023d, 2025; RAIS, 2025; CADASTUR, 2022).

Figura 73 - Posição de Medianeira entre os 12 municípios do estudo



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em IBGE (Censo 2022 e PIB dos Municípios), RAIS e CADASTUR.

4.1.3.4. Gargalos e potenciais

Os gargalos concentram-se na travessia urbana da BR-277. Embora o acesso pela rodovia esteja entre os de melhores condições observados no recorte (o ponto #1, Centro urbano, sobre a BR-277, recebeu grau 4 de 5 na manutenção), veículos de passeio compartilham pistas simples com caminhões e bitrens nos trechos urbanos e nas vias perimetrais, e a transposição da rodovia depende de duas travessias subterrâneas. O contorno viário destinado a retirar o tráfego de passagem da PR-495, previsto no plano diretor desde 2007, não foi executado (Medianeira, 2021).

No único ponto de desembarque avaliado (Figura 74), não foram identificados os seguintes itens: CAT, indicação dos atrativos, rampa, piso tátil, vagas reservadas para PCD, linhas de ônibus urbano e estacionamento para ônibus de turismo.

Figura 74 - O que o visitante encontra ao desembarcar em Medianeira

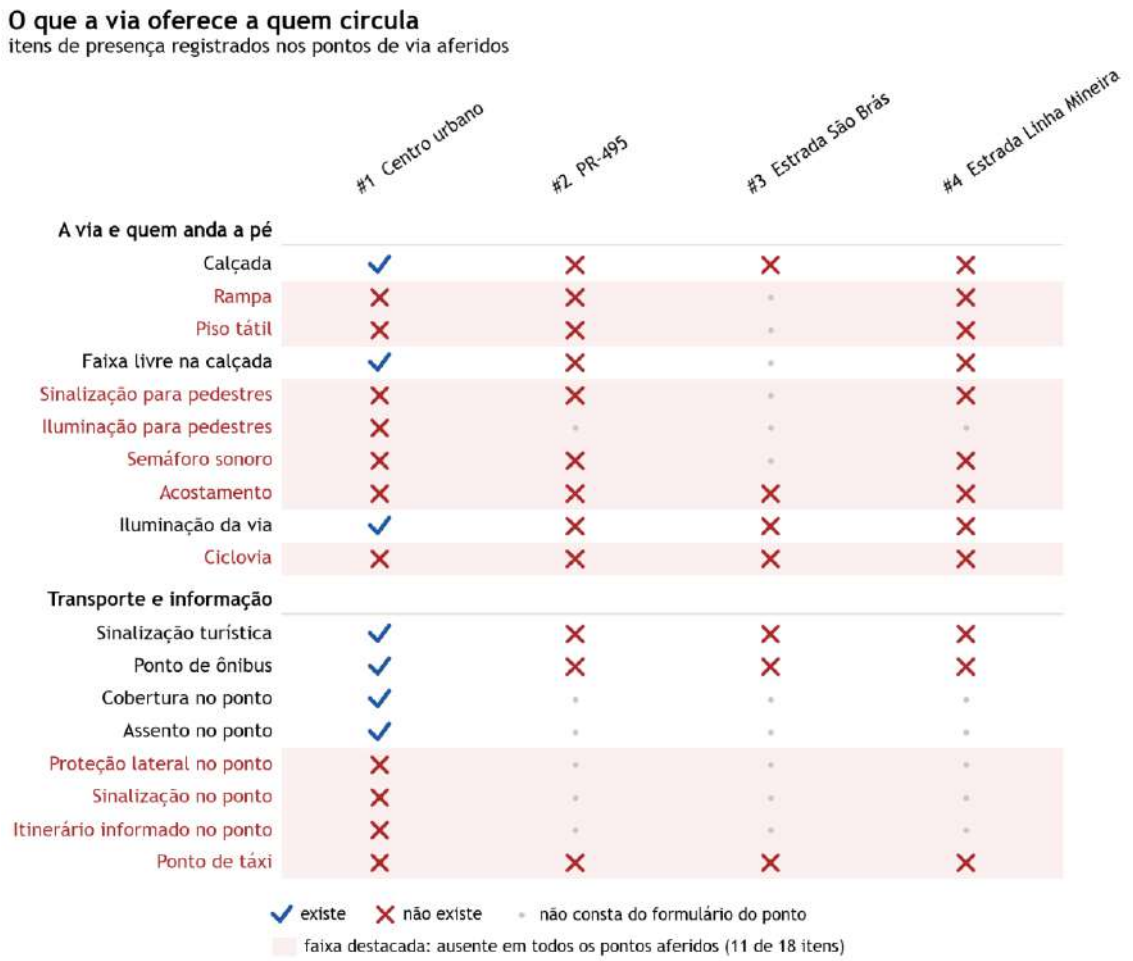


Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Entre os itens contemplados nas fichas de cada ponto não houve registro de rampa, piso tátil, sinalização para pedestres, iluminação para pedestres, semáforo sonoro, acostamento, ciclovia, proteção lateral no ponto, sinalização no ponto, itinerário informado no ponto e ponto de táxi. A recorrência dessas ausências nos pontos em que os itens foram aferidos evidencia fragilidades na infraestrutura destinada à circulação e à orientação do visitante.

Em contrapartida, o ponto de desembarque dispõe de elementos de apoio ao visitante já instalados, entre os quais mapas, Wi-Fi público, telefonia móvel, sanitário acessível, atendimento prioritário e ponto de táxi. Esses recursos constituem uma base existente para a qualificação do atendimento, embora não eliminem as lacunas identificadas em informação turística, acessibilidade e integração com o transporte coletivo urbano.

Figura 75 - O que a via oferece a quem circula por Medianeira



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

O Produto 3 identificou na oferta do município os segmentos de turismo rural, cultural e de eventos. A ligação frequente por ônibus com Foz do Iguaçu favorece a inserção do município em roteiros organizados a partir do polo vizinho, com ida e volta no mesmo dia.

4.1.3.5. Obras e intervenções previstas

Em Medianeira, as intervenções previstas decorrem, em sua maior parte, do Plano de Mobilidade Urbana (FUPEF, 2022) e do Plano Plurianual (Medianeira, 2025a) e tratam da transposição da BR-277, da reorganização viária da área central e da relocalização do terminal rodoviário (Quadro 12).

Quadro 12 - Empreendimentos e intervenções que incidem sobre o acesso e a circulação em Medianeira (PR)

Empreendimento	Esfera	Situação	Investimento	Fonte
Trincheira de transposição da BR-277 (Plano de Mobilidade, Ação 14.2)	Municipal	Prevista para os horizontes de 2028 e 2033	Orçamento no plano, sem valor reproduzido	FUPEF, 2022
Novo viaduto de transposição da BR-277	Municipal	Previsão indicativa, sem data	Não informado	Apêndice F
Manutenção e requalificação das duas travessias subterrâneas da BR-277 (Ações 2.1 e 2.2)	Municipal	Curto prazo	R$ 68,6 mil e R$ 25,3 mil	FUPEF, 2022
Contorno viário para o tráfego de passagem da PR-495	Municipal	Ação do plano diretor sem execução desde 2007	Não informado	Medianeira, 2021
Adequação de estradas, pontes e bueiros ao tráfego pesado	Municipal	Ação herdada do plano de 2007, sem execução	Não informado	Medianeira, 2021
Rua Completa na Avenida Brasília (Ação 4.3)	Municipal	Prevista no decênio do plano; a gestão informa projeto de Rua Coberta na mesma avenida, com recurso estadual	R$ 6,1 milhões	FUPEF, 2022; informação verbal
Reestruturação viária de seis avenidas da área central (Ação 11.2)	Municipal	Desembolsos previstos para 2028 e 2033	Não discriminado por trecho	FUPEF, 2022
Implantação de 22 travessias elevadas (Ação 4.1)	Municipal	Horizontes de 2028 e 2033	R$ 24 mil por unidade	FUPEF, 2022
Ponte sobre o Rio Alegria, para continuidade da Avenida João XXIII	Municipal	Anterior ao projeto básico	Não informado	Apêndice F
Sistema de estacionamento rotativo	Municipal	Concessão onerosa prevista para 2026–2029	Não informado	Medianeira, 2025a
Ampliação do parque semafórico e do videomonitoramento	Municipal	Previsto para 2026–2029	Não discriminado	Medianeira, 2025a
Nova rodoviária municipal fora da área central	Municipal	Prevista para 2026–2029, sem projeto executivo	Não discriminado	Medianeira, 2025a; FUPEF, 2022
Readequação da rodoviária atual como terminal de transporte urbano	Municipal	Prevista para 2026–2029	Não discriminado	FUPEF, 2022
Concessão de uso do aeródromo municipal (PMI nº 001/2025)	Municipal	Estudos de modelagem autorizados em 31 jul. 2025; sem contrato	Não informado	Medianeira, 2025b

Empreendimento	Esfera	Situação	Investimento	Fonte
Nova Ferroeste: ramal Cascavel-Foz do Iguaçu, com possível terminal de transbordo em Medianeira	Federal e estadual	Estudo de viabilidade concluído; licenciamento ambiental em análise	Não definido para os ramais	Apêndice F
Pavimentação dos acessos ao Morro do Espigão e ao Celeiro Variani	Municipal e estadual	Prioridade declarada pela gestão municipal	Não informado	Informação verbal
Píer de acesso ao Lago de Itaipu e pavimentação de cerca de 5 km de acesso	Municipal	Projeto; segunda prioridade declarada	Não informado	Informação verbal

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base nas fontes indicadas na última coluna.

O Plano de Mobilidade Urbana prevê uma trincheira para transpor a BR-277 e a manutenção das travessias subterrâneas existentes, e há previsão indicativa de um novo viaduto (FUPEF, 2022). Na área central, o mesmo plano propõe a reestruturação de seis avenidas, 22 travessias elevadas e a requalificação da Avenida Brasília como rua completa, com investimento estimado em R$ 6,1 milhões.

O Plano Plurianual 2026–2029 inclui uma nova rodoviária fora da área central, ainda sem projeto executivo, e a readequação do terminal atual para o transporte urbano (Medianeira, 2025a). No aeródromo municipal, foram autorizados estudos para concessão de uso, sem contrato firmado (Medianeira, 2025b), e a gestão municipal indicou como prioridades a pavimentação dos acessos ao Morro do Espigão e ao Celeiro Variani e um píer de acesso ao Lago de Itaipu (informação verbal)[12]. Os valores do Plano Plurianual são dotações para o quadriênio, e os do Plano de Mobilidade, estimativas, e não custos contratados.

4.1.4. Capanema (PR)

Capanema possui 20.481 habitantes e área territorial de 419,0 km², com 71,4% da população residente em área urbana (IBGE, 2023d). No Mapa do Turismo Brasileiro, o município encontra-se classificado como município com oferta turística complementar

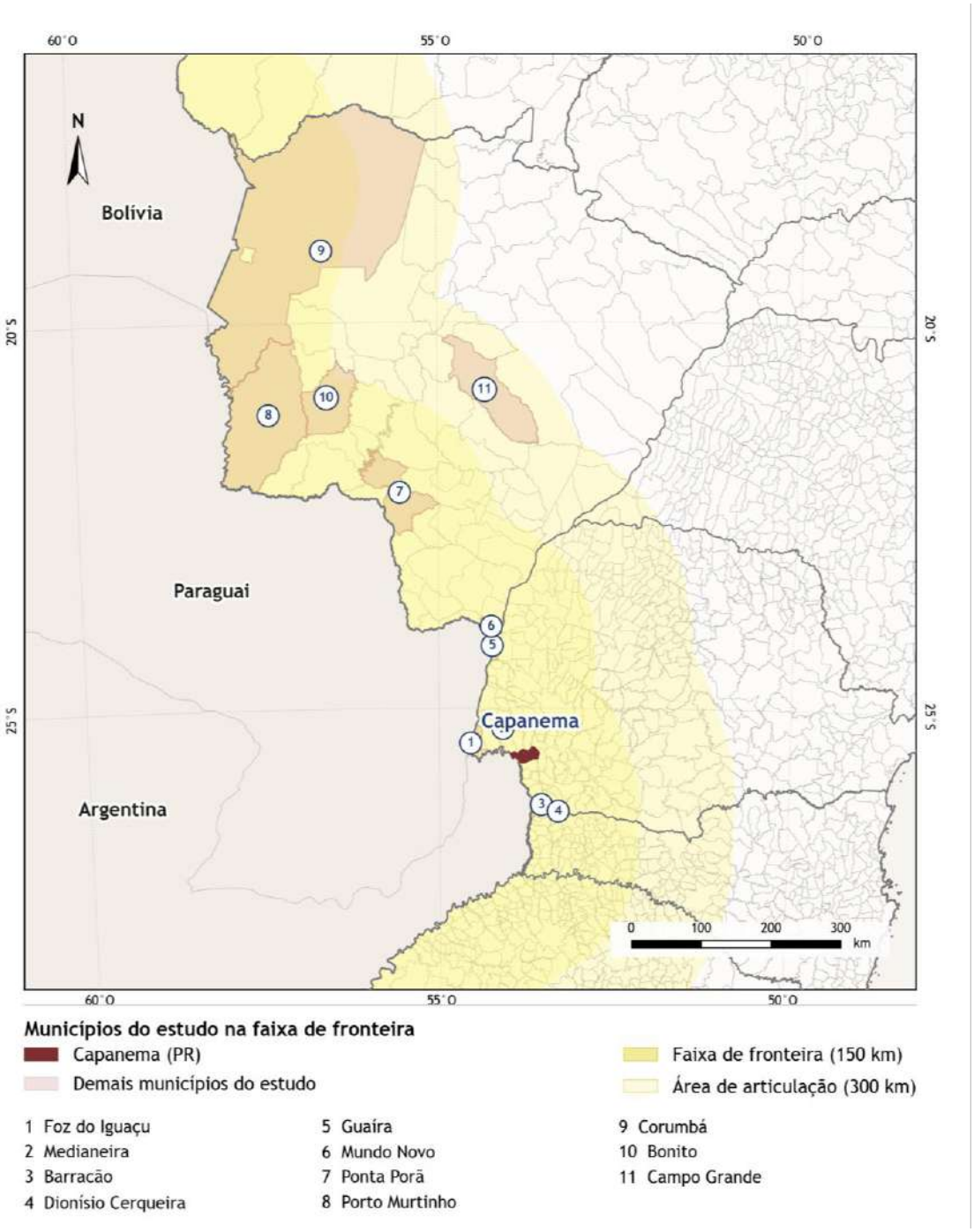
[12] Informação fornecida pela gestão municipal de Medianeira (Secretaria de Desenvolvimento Econômico) em entrevista concedida à equipe do projeto em agosto de 2026 (ver Apêndice A).

(MTur, 132026). O município registra ainda 90 vínculos formais nas ACTs (RAIS, 2025) e não conta com meios de hospedagem cadastrados no CADASTUR, no recurso mais recente disponível nos dados abertos, referente ao primeiro trimestre de 2022 (CADASTUR, 2022).

O Mapa 35 situa Capanema na porção sudoeste do Paraná, a 445 km de Curitiba em linha reta. O município integra a Região Geográfica Imediata de Francisco Beltrão, inserida na Região Geográfica Intermediária de Cascavel (IBGE, 2017). Situa-se na faixa de fronteira internacional, com limite territorial junto à Argentina. Entre os demais municípios do estudo, Barracão é o mais próximo de Capanema por via rodoviária, com percurso de carro de cerca de 1 h 10 min entre os centros dos dois municípios (OpenStreetMap, 2026).

[13] Por se tratar de uma ferramenta dinâmica, sujeita a atualizações, recomenda-se consultar a versão vigente para confirmar a categoria no momento da leitura.

Mapa 35 - Os 12 municípios na faixa de fronteira, com Capanema (PR) em destaque



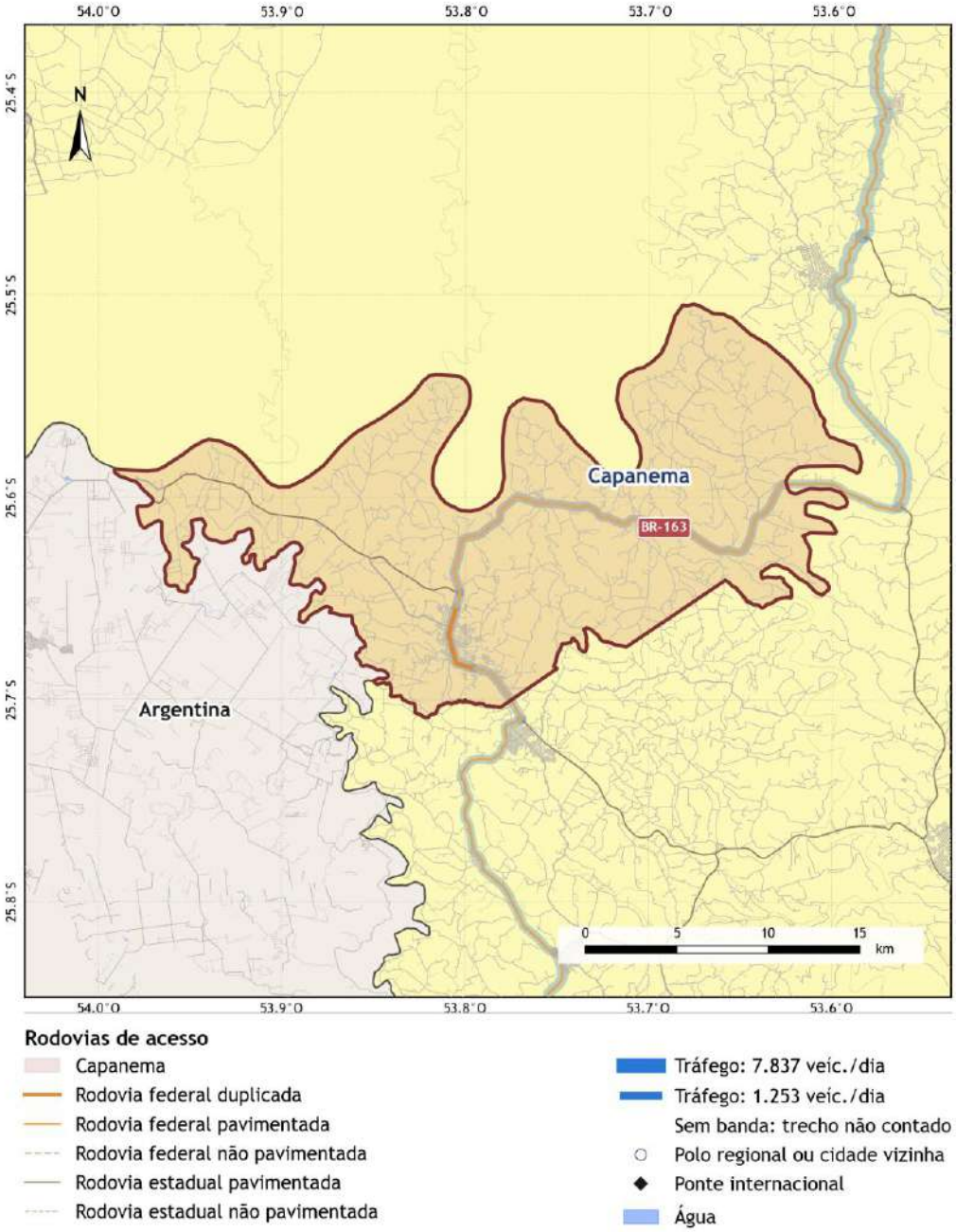
Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em IBGE (malha municipal 2025 e polígono da Faixa de Fronteira de 150 km).

4.1.4.1. Como o turista chega

Entre os modos de chegada analisados, Capanema dispõe de acesso rodoviário e de travessia internacional (DNIT, 2026b; ANTT, 2025). O município não possui aeroporto com voos regulares de passageiros, navegação de uso turístico nem transporte ferroviário de passageiros.

O Mapa 36 apresenta os principais acessos rodoviários ao município. A BR-163 constitui o eixo federal, com 32,8 km no território municipal. Além disso, é possível visualizar as rodovias estaduais PR-281, PR-582 e PR-889 que somam outros 52,8 km de estrada dentro no município (DNIT, 2026b).

Mapa 36 - Rodovias de acesso a Capanema



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em DNIT, SNV e CIDE.

No trecho de maior movimentação dentro do município, a BR-163 registra 2.269 veículos por dia em um dos trechos analisados, dos quais 834 são veículos comerciais, correspondendo a 37% do fluxo total (DNIT, 2026a). A participação expressiva de veículos comerciais evidencia a coexistência de diferentes tipos de tráfego no principal eixo

rodoviário do município. No recorte representado no Mapa 36, o maior volume chega a 7.837 veículos por dia. A Figura 76 apresenta uma imagem de divulgação turística de Capanema.

Figura 76 - Imagem de divulgação turística de Capanema



Fonte: Ponte do Rio Capanema (Capanema, [2026]).

O Quadro 13 apresenta a qualificação das três vias de chegada ao município quanto ao tipo de pista, à manutenção, ao acostamento, à iluminação e à sinalização.

Quadro 13 - Qualificação das vias de chegada a Capanema

Ponto	Pista	Manutenção	Acostamento	Iluminação	Sinalização de trânsito	Sinalização de turismo	Sinalização para pedestres
#1 BR-163, acesso externo	Asfalto, simples	4 de 5	Sim	Não	vertical e horizontal	Não	—
#2 BR-163, acesso externo e atrativos	Asfalto, simples	4 de 5	Sim	Não	vertical e horizontal	Não	—
#3 Área rural (proximidade ao Rio Iguaçu)	Terra batida, simples	2 de 5	Não	Não	sem sinalização	Não	—

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Nota: O travessão indica item que o formulário não cobriu naquele ponto: a sinalização para pedestres, por exemplo, só é perguntada onde há calçada.

A manutenção das vias avaliadas varia de 2 a 4 na escala de 1 a 5 da ficha de campo. Nenhuma das três vias dispõe de iluminação e a sinalização turística não foi identificada em nenhum dos pontos, o que reduz os recursos de orientação disponíveis a quem chega por via rodoviária. A Figura 77 reúne registros das vias externas avaliadas, incluindo trechos rurais e acessos próximos à fronteira.

Figura 77 - Vias externas de Capanema



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

A Figura 78 reúne registros de campo que exemplificam condições observadas nas vias externas de Capanema.

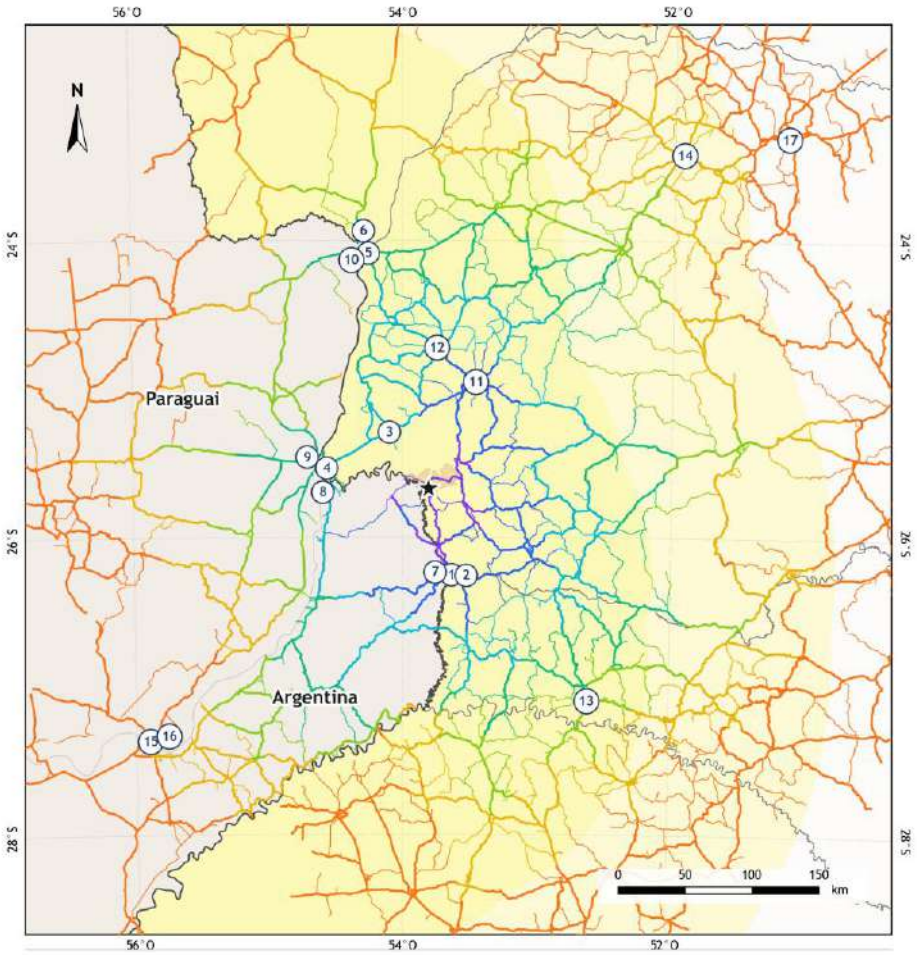
Figura 78 - Quadro com exemplos de qualidade das vias externas de Capanema



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

O Mapa 37 representa a malha viária segundo os tempos estimados de deslocamento, enquanto a tabela associada apresenta os dados detalhados por município. Cada percurso foi calculado em dois cenários sobre a malha viária do OpenStreetMap (2026): um considerando os limites de velocidade sinalizados e outro utilizando as velocidades estimadas de circulação. A comparação entre os dois estabelece uma faixa de tempo para cada percurso.

Mapa 37 - Tempo de viagem por estrada desde Capanema



Tempo de viagem por estrada

- Origem (Capanema)
- Até 1 h
- 1 a 2 h
- 2 a 3 h
- 3 a 4 h
- 4 a 5 h
- 5 a 6 h
- 6 a 8 h
- Município do estudo (ver quadro)
- Cidade fronteiriça (ver quadro)
- Cidade de referência (ver quadro)

Tempo de viagem (no limite da via, em circulação)
1 a 6: municípios do estudo · 7 a 10: cidades fronteiriças · 11 em diante: cidades de referência

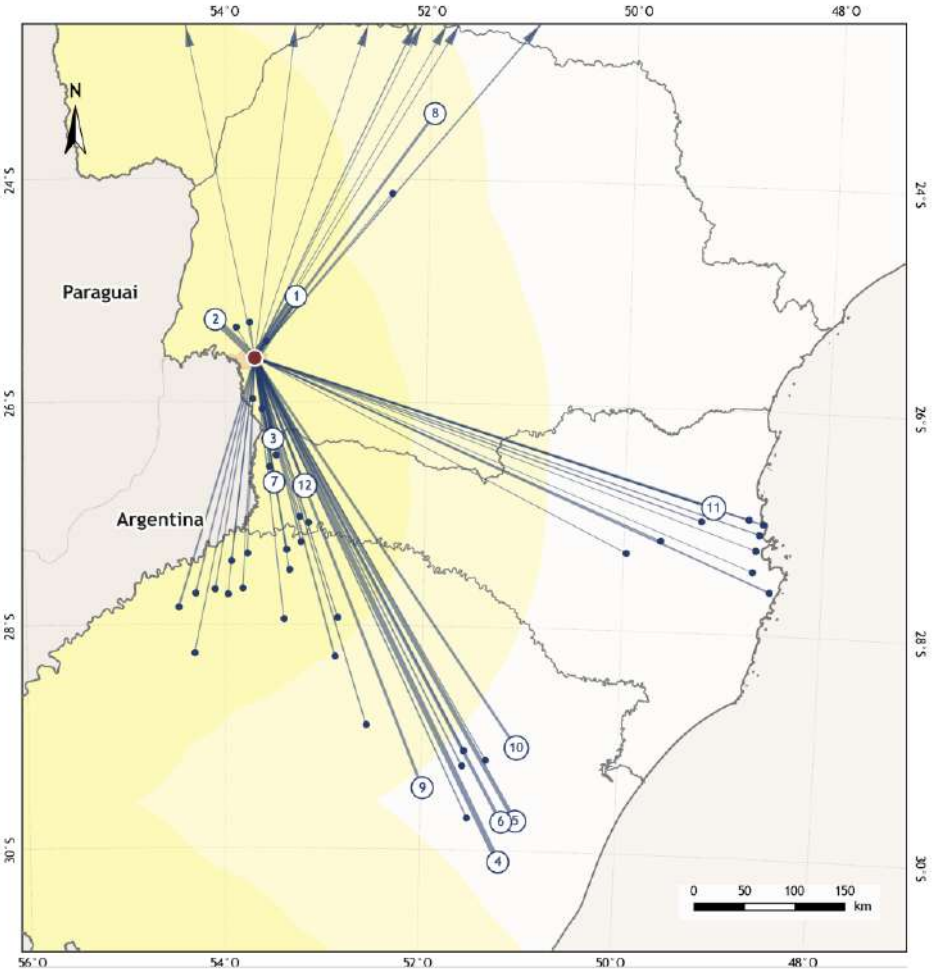
1 Barracão – 1h05-1h12
2 Dionísio Cerqueira – 1h05-1h13
3 Medianeira – 1h53-2h25
4 Foz do Iguaçu – 2h28-3h04
5 Guaíra – 2h49-3h25
6 Mundo Novo – 3h11-3h49
7 Bernardo de Irigoyen (AR) – 1h07-1h15
8 Puerto Iguazú (AR) – 2h36-3h04
9 Ciudad del Este (PY) – 2h32-3h08
10 Salto del Guairá (PY) – 3h09-3h46
11 Cascavel – 1h24-1h41
12 Toledo – 1h43-2h05
13 Chapecó – 3h26-4h08
14 Maringá – 4h07-5h20
15 Posadas (AR) – 5h20-6h10
16 Encarnación (PY) – 5h25-6h17
17 Londrina – 5h09-6h40

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em OpenStreetMap.

Considerando o limite de deslocamento de até duas horas, o alcance rodoviário contempla apenas Barracão e Dionísio Cerqueira entre os municípios do estudo. O deslocamento até Curitiba varia entre 6 h 15 min e 8 h 17 min.

Em 2025, foram emitidas 4.071 passagens de ônibus interestaduais com origem ou destino no município, distribuídas em 69 ligações diretas. As dez principais ligações concentram 78,4% desse total (ANTT, 2025), conforme detalhado na tabela que acompanha o Mapa 38.

Mapa 38 - Ligações diretas por ônibus a partir de Capanema



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ANTT (bilhetagem 2025) e ClickBus (oferta, setembro de 2026).

Na distribuição por unidade da federação, destaca-se o Paraná, responsável por 42,2% das passagens, seguido do Rio Grande do Sul, com 32,4%. A infraestrutura observada no terminal rodoviário de Capanema foi registrada em campo e pode ser visualizado na Figura 79.

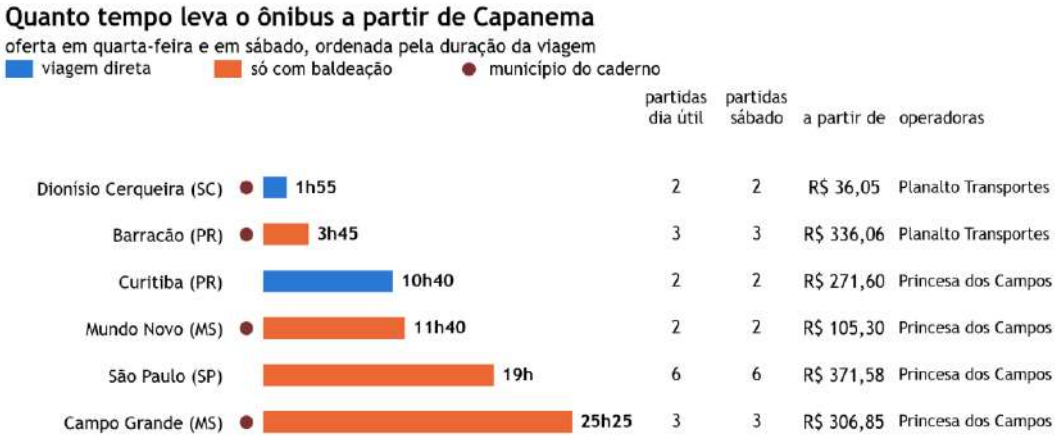
Figura 79 - Infraestrutura de acesso turístico: rodoviária de Capanema



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

A Figura 80 apresenta as características das viagens de ônibus disponíveis para venda a partir de Capanema na plataforma consultada em setembro de 2026 (ClickBus, 2026b). Diferentemente do Mapa 38, que representa o movimento de passageiros registrado em 2025, a figura reúne a oferta disponível no momento da consulta, incluindo viagens diretas e aquelas que exigem baldeação. Entre os deslocamentos com duração inferior a quatro horas, há um único destino: Dionísio Cerqueira, com tempo de viagem de 1 h 55 min. Nesse percurso, o tempo de ônibus corresponde a aproximadamente 1,7 vez o tempo estimado para o deslocamento de carro sobre a malha viária (OpenStreetMap, 2026).

Figura 80 - Viagens de ônibus à venda a partir de Capanema, por destino



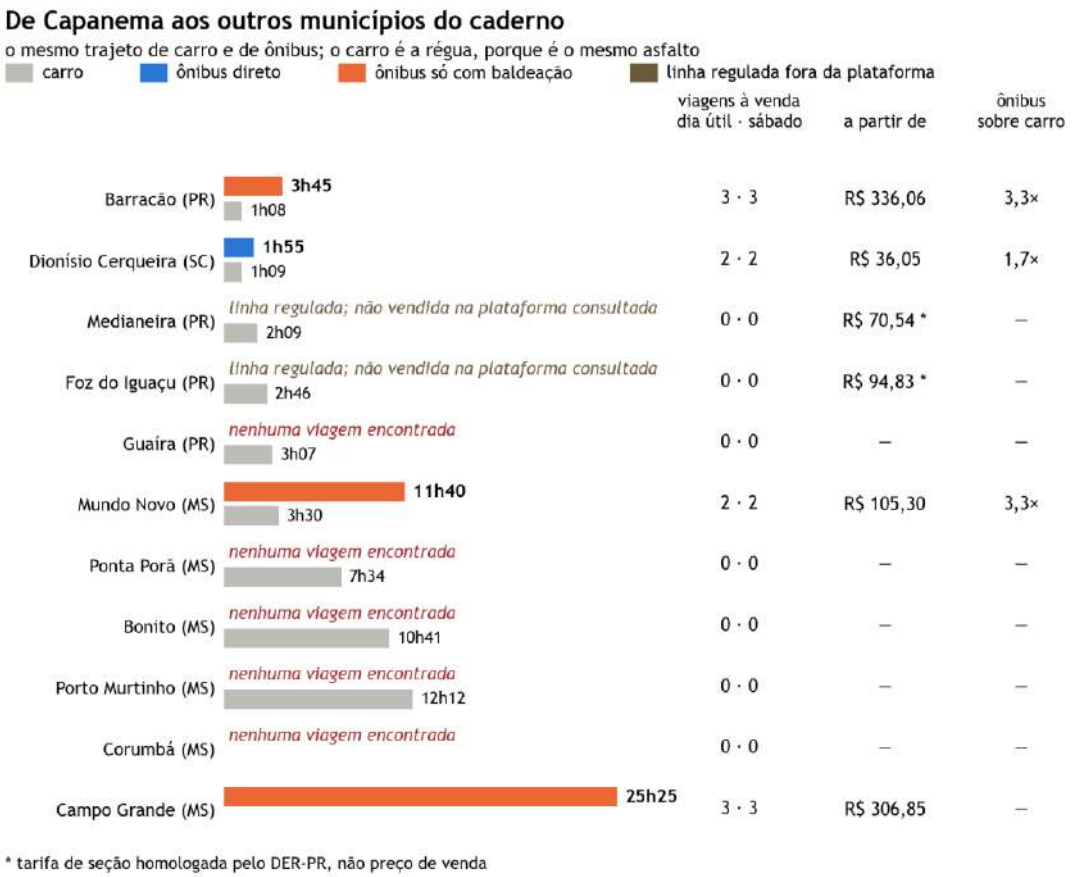
Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ClickBus (setembro de 2026).

Nota: Preço da tarifa mais barata encontrada, com taxa de embarque.

4.1.4.1.1. A ligação com os municípios analisados

Entre os outros 11 municípios do estudo (Figura 81), nenhum apresenta conexão por ônibus com duração inferior a uma hora. A ligação mais rápida é com Dionísio Cerqueira, com duas partidas diárias e tempo aproximado de duas horas, frente a 1 h 10 min de deslocamento de carro. Para os dez municípios restantes, a oferta de transporte coletivo rodoviário apresenta diferentes condições de conexão e disponibilidade na plataforma consultada (ClickBus, 2026b): três são acessíveis mediante baldeação; dois são atendidos por linha regular cadastrada no DER-PR (DER-PR, 2026), mas não tiveram oferta identificada na plataforma; e, para cinco, não foram encontradas viagens nas datas pesquisadas.

Figura 81 - Tempo de viagem de Capanema aos outros municípios do estudo



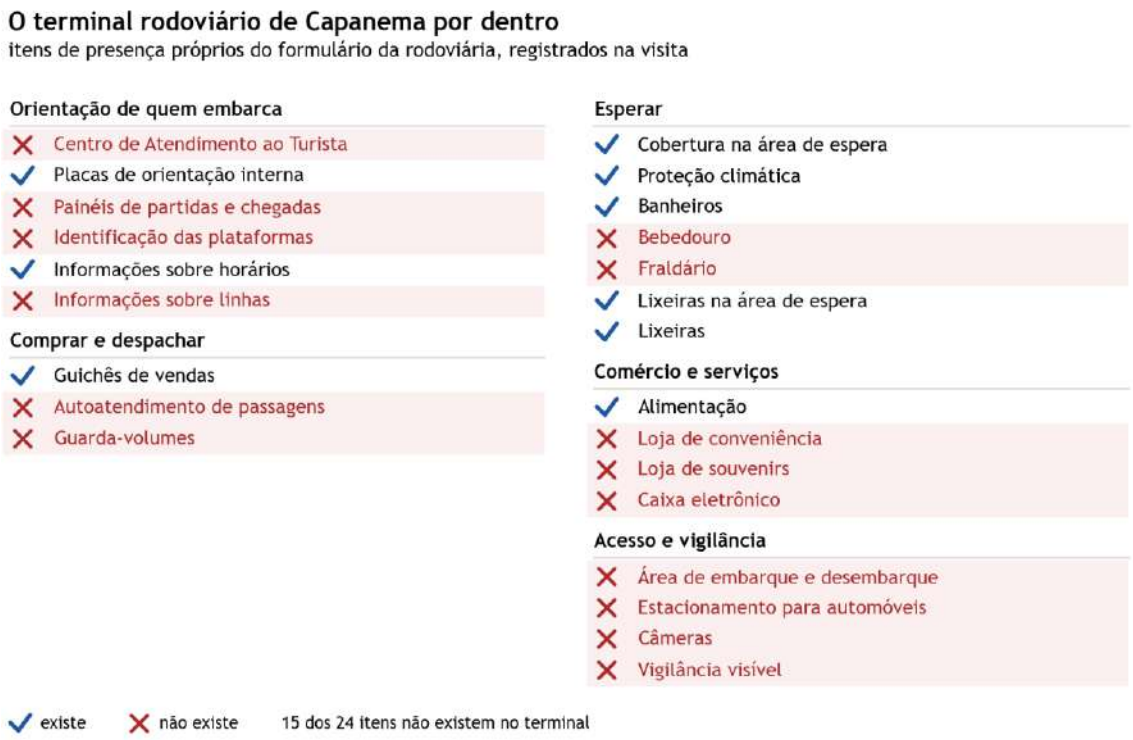
Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ClickBus (oferta, setembro de 2026) e em isócronas sobre a malha do OpenStreetMap.

Foz do Iguaçu, com percurso rodoviário de aproximadamente 2 h 45 min, e Medianeira, a cerca de 2 h 15 min, são atendidos pela linha Pato Branco-Foz do Iguaçu, operada pela Cattani, com tarifas de seção homologadas de R$ 94,83 para Foz do Iguaçu e R$ 70,54 para Medianeira (DER-PR, 2026). Entretanto, nenhuma das duas ligações foi identificada na plataforma de venda consultada. Isso evidencia uma diferença entre o registro regulatório do serviço e sua disponibilidade no canal de comercialização analisado. A existência de linha e de tarifas homologadas não se refletiu na oferta encontrada na plataforma consultada. Para Guaíra, Ponta Porã, Porto Murtinho, Corumbá e Bonito, não foram encontradas viagens em nenhuma das datas consultadas.

Para Mundo Novo, o deslocamento também é possível, mas exige baldeação, resultando em aproximadamente 11 h 40 min de viagem de ônibus, enquanto o percurso de carro leva de 3 h 11 min a 3 h 49 min. A ausência de conexão direta amplia o tempo de viagem ao incorporar o deslocamento até o ponto de conexão e período de espera os serviços. Na ligação direta com Dionísio Cerqueira, o tempo de ônibus corresponde a 1,7 vez o tempo de carro. Em Mundo Novo, onde há baldeação, essa relação chega a 3,3 vezes.

No terminal rodoviário do município (Figura 82), a visita de campo identificou placas de orientação interna e informações sobre horários entre os elementos de orientação e informação avaliados.

Figura 82 - Serviços e orientação no terminal rodoviário de Capanema



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Na visita de campo, não foram registrados 15 dos itens avaliados: CAT, painéis de partidas e chegadas, identificação das plataformas, informações sobre linhas, autoatendimento de passagens, guarda-volumes, bebedouro, fraldário, loja de conveniência,

loja de souvenirs, caixa eletrônico, área específica para embarque e desembarque, estacionamento para automóveis, câmeras de monitoramento e presença visível de profissionais de segurança. A Figura 83 destaca detalhes sobre aspectos da rodoviária de Capanema.

Figura 83 - Aspectos internos do terminal rodoviário de Capanema



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Embora não inviabilizem o embarque, essas ausências reduzem as condições de orientação, permanência e de apoio ao usuário no terminal. As principais lacunas concentram-se na disponibilização de informações sobre as plataformas e linhas, nos serviços complementares e na estrutura de apoio, segurança e permanência.

4.1.4.1.2. A travessia internacional

A avaliação de campo contemplou um posto de fronteira no município: a Aduana da Ponte do Rio Santo Antônio (#6). A Figura 84 sintetiza os itens de infraestrutura e serviço observados, enquanto a Figura 85 apresenta registro do local.

Figura 84 - O que o posto de fronteira oferece a quem atravessa em Capanema



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Figura 85 - Aduana de Capanema fronteira entre Brasil e Argentina

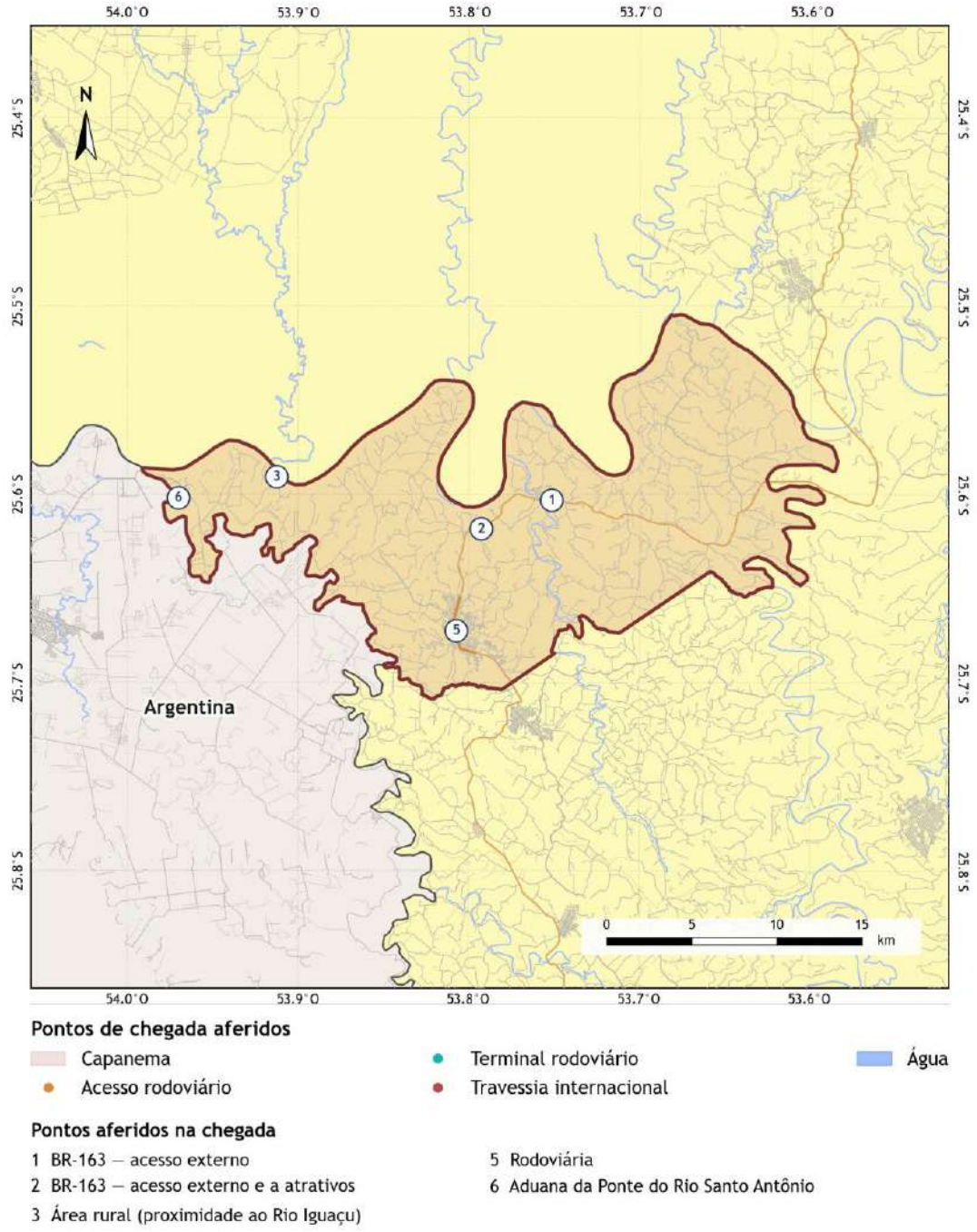


Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Durante a visita de campo, não foram identificados no posto de fronteira os seguintes itens: CAT, placas dos setores da aduana, placas de entrada e saída, placas de orientação, informações sobre horário e funcionamento, informações sobre a documentação necessária para a travessia, separação entre pedestres e veículos, estacionamento para ônibus de turismo, controle de acesso, policiamento visível, cercamento ou barreira física e iluminação adequada. No momento da visita, não havia servidores da Receita Federal nem da Polícia Federal no posto, e a equipe foi recebida por uma funcionária de segurança patrimonial terceirizada (ver seção 4.2.4).

O Mapa 39 localiza cada um dos pontos de chegada avaliados em campo.

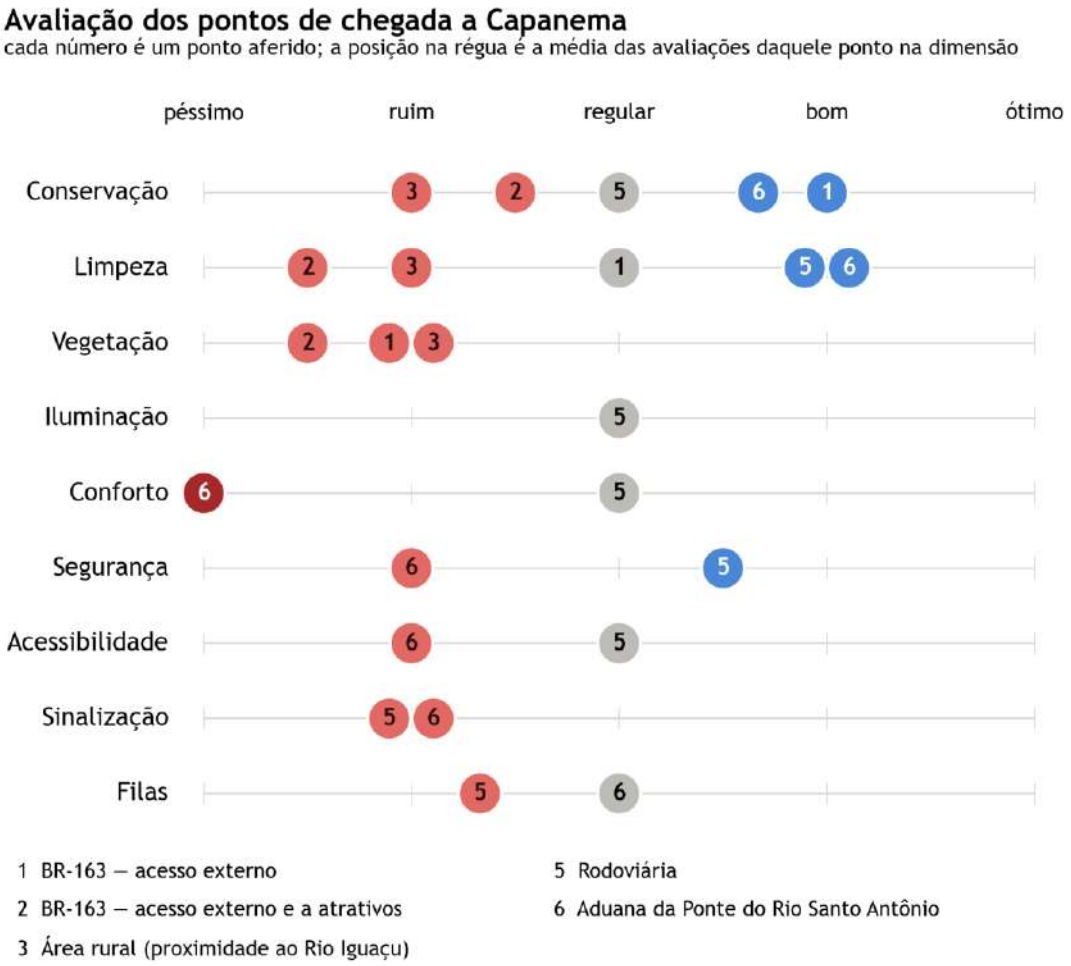
Mapa 39 - Pontos aferidos na chegada a Capanema



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

A Figura 86 apresenta a classificação atribuída a cada ponto, utilizando a mesma escala da ficha de campo. A numeração é mantida no mapa, na figura e nas fichas completas, permitindo relacionar a localização de cada ponto aos respectivos resultados da avaliação.

Figura 86 - Avaliação dos pontos de chegada a Capanema



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Nota: As escalas invertidas da ficha do terminal rodoviário (extensão das filas e sensação de segurança) foram normalizadas, de modo que valores mais elevados correspondam a melhores avaliações.

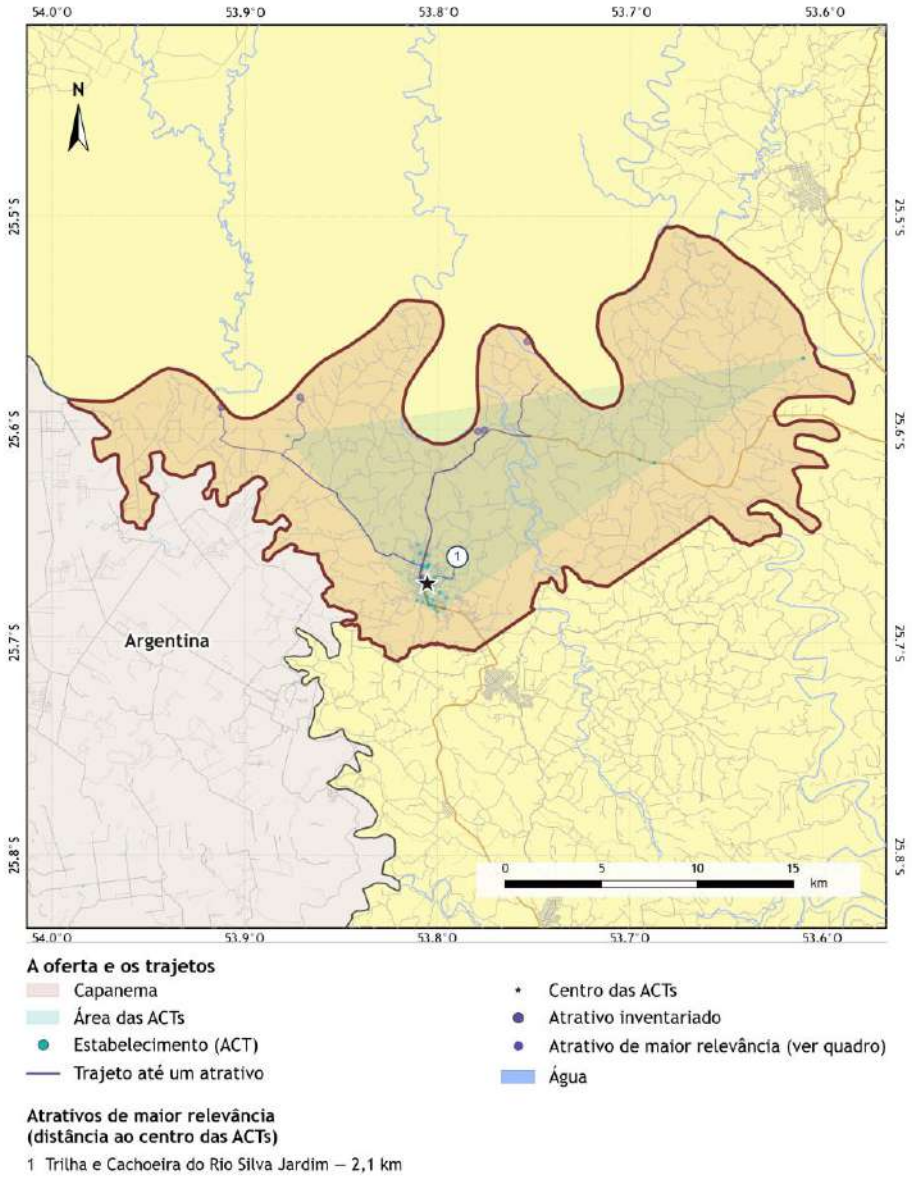
Considerando a média obtida nos pontos em que cada dimensão foi avaliada, os menores resultados correspondem à vegetação (1,8), à sinalização (2,0) e ao conforto (2,0), enquanto conservação (3,0, média dos cinco pontos de chegada) e iluminação (3,0,

avaliada apenas na rodoviária) apresentam as maiores médias. A ausência de marcador não representa uma avaliação baixa, porém indica que a dimensão não foi contemplada na ficha aplicada naquele ponto, e, portanto, não recebeu nota.

4.1.4.2. Como o turista se desloca

Os 57 estabelecimentos georreferenciados das ACTs, que correspondem a uma amostra de metade dos registros do Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica localizados a partir do endereço cadastral, estão distribuídos em uma área de 142,4 km² (Mapa 40), e 87,7% deles se encontram a menos de cinco quilômetros do centro da oferta (Receita Federal, 2026).

Mapa 40 - A oferta turística e os trajetos internos em Capanema



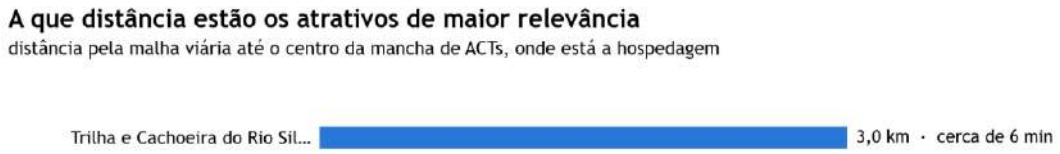
Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Os sete atrativos turísticos apresentam uma distribuição territorial mais dispersa localizando-se em média, a 8,4 km em linha reta do centro da oferta, sendo que o mais distante está a 14,1 km.

Essa diferença entre a concentração espacial dos serviços turísticos e a dispersão territorial dos atrativos amplia a necessidade de deslocamentos internos entre a área

de concentração dos serviços e os diferentes pontos de visitação. A Figura 87 apresenta a distância dos atrativos de maior relevância ao centro da oferta.

Figura 87 - Distância dos atrativos de maior relevância ao centro da oferta



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

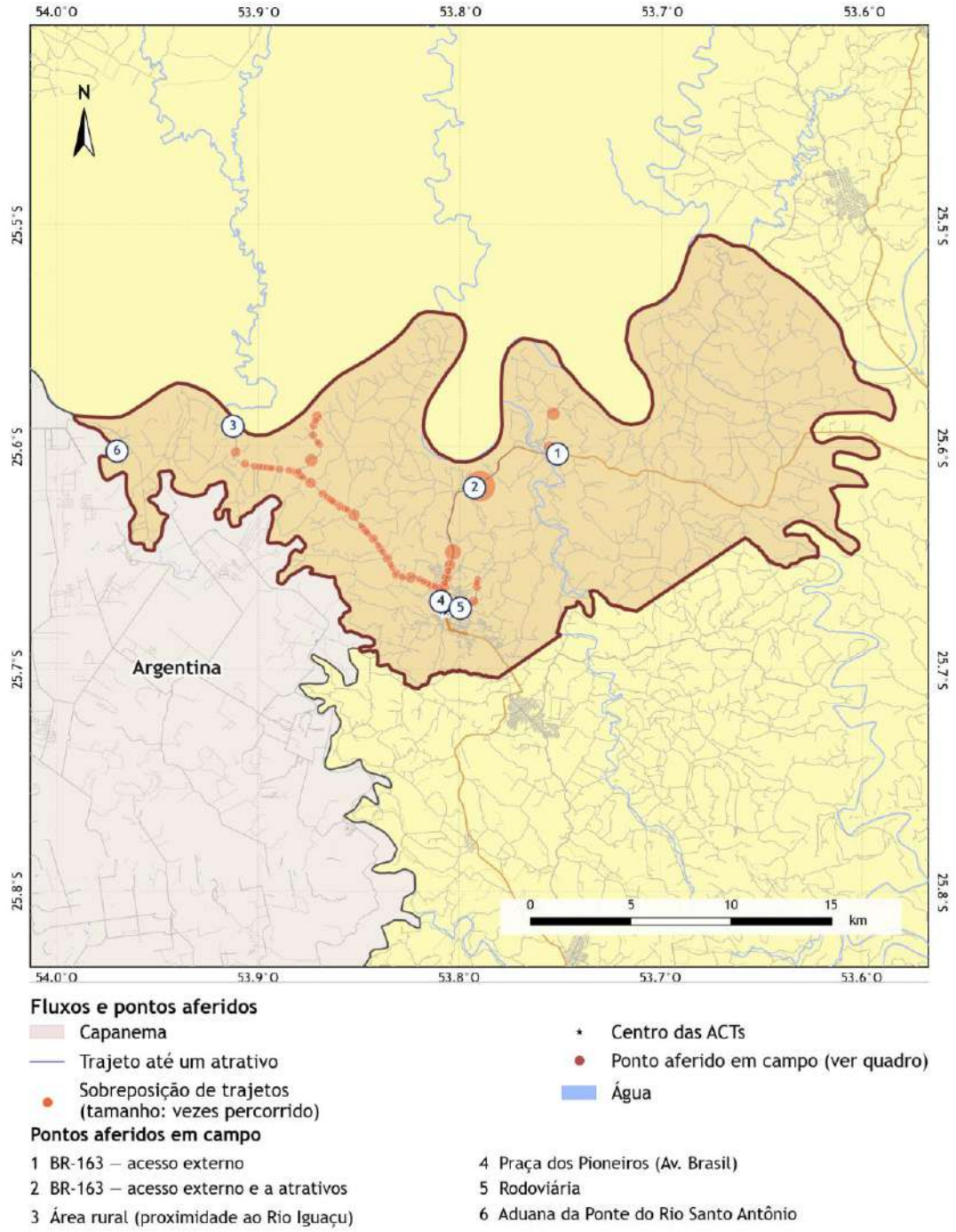
Nota: O tempo é estimativa a 30 km/h, velocidade urbana média, e não inclui estacionamento nem espera.

Os sete trajetos entre o centro da oferta e os atrativos totalizam 71,3 km pela malha viária, com extensão média de 10,2 km por percurso. Esse valor supera a distância média em linha reta, de 8,4 km, uma vez que os trajetos acompanham o desenho da rede viária. A distribuição dos deslocamentos não é uniforme: diferentes trajetos convergem e compartilham determinados segmentos da rede.

O ponto de maior sobreposição concentra três dos sete trajetos e 19 dos 78 agrupamentos identificados apresentam frequência superior à média. Esses resultados indicam os segmentos da rede com maior recorrência dos trajetos analisados entre o centro da oferta e os atrativos do município.

O Mapa 41 apresenta relação entre os agrupamentos de maior sobreposição e os pontos selecionados para avaliação em campo.

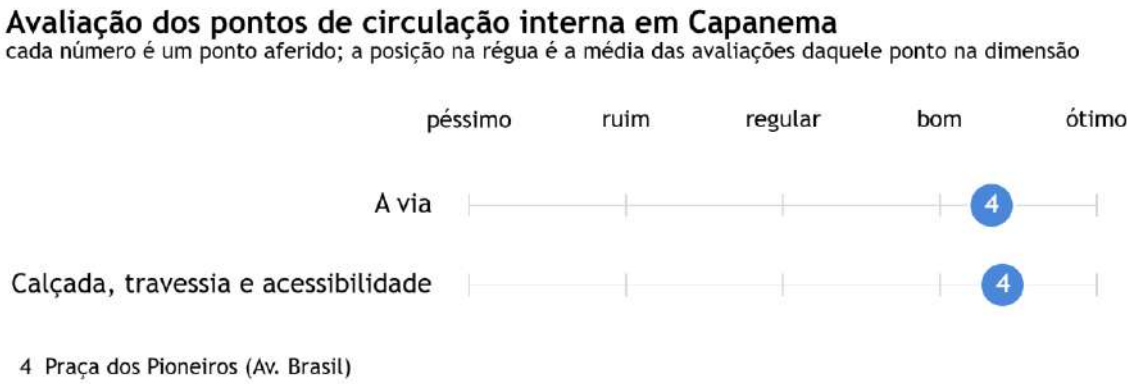
Mapa 41 - Sobreposição dos trajetos e pontos aferidos em Capanema



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

A Figura 88 reúne os resultados da avaliação realizada em campo para cada um desses pontos.

Figura 88 - Avaliação do ponto de circulação interna em Capanema



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

No ponto de circulação interna avaliado, localizado na Praça dos Pioneiros (Av. Brasil) tanto a via quanto o conjunto composto por calçada, travessia e acessibilidade receberam nota 4, correspondente à categoria “bom” na escala utilizada. Tendo em vista que a avaliação apresentada na Figura 88 contempla um único ponto, o resultado caracteriza este local e não deve ser generalizado para o conjunto da malha viária interna do município.

Os quatro pontos de circulação caracterizados (Figura 89) incluem três vias asfaltadas e uma em terra batida, com funções que variam entre via local, coletora e arterial secundária. E todos são de pista simples. Durante as visitas, foram observados veículos de carga em dois pontos; não foram registrados veículos de turismo. Como se trata de observação pontual, esses registros caracterizam as condições encontradas no momento do levantamento, sem representar a realidade dos fluxos ao longo do tempo.

Figura 89 - Que via é essa: os pontos de circulação de Capanema

Que via é essa: os pontos de circulação de Capanema

o papel na malha vem da base cartográfica; pavimento e faixas, do levantamento em campo; o fluxo e sua composição são o que a equipe registrou durante a visita ao ponto

	papel na malha	pavimento	fluxo	tráfego registrado na visita			
				leves	carga	coletivo	turismo
#1▫BR-163 — acesso externo	coletora	Asfalto · 1 faixa	3	●	●	○	○
#2▫BR-163 — acesso externo e atrativos	—	Asfalto · 1 faixa	2	●	●	○	○
#3▫Área rural (proximidade ao Rio Iguaçu)	local	Terra batida · 1 faixa	1	○	○	○	○
#4▫Praça dos Pioneiros (Av. Brasil)	arterial secundária	Asfalto · 1 faixa	3	●	○	○	○

● registrado na visita ○ não registrado fluxo: intensidade na hora da visita, de 1 a 5

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo e de OpenStreetMap (2026).

Nota: O tráfego registrado corresponde a uma observação pontual; a ausência de registro de determinado tipo de veículo não significa que ele não circule pela via.

Figura 90 - Vias internas de Capanema

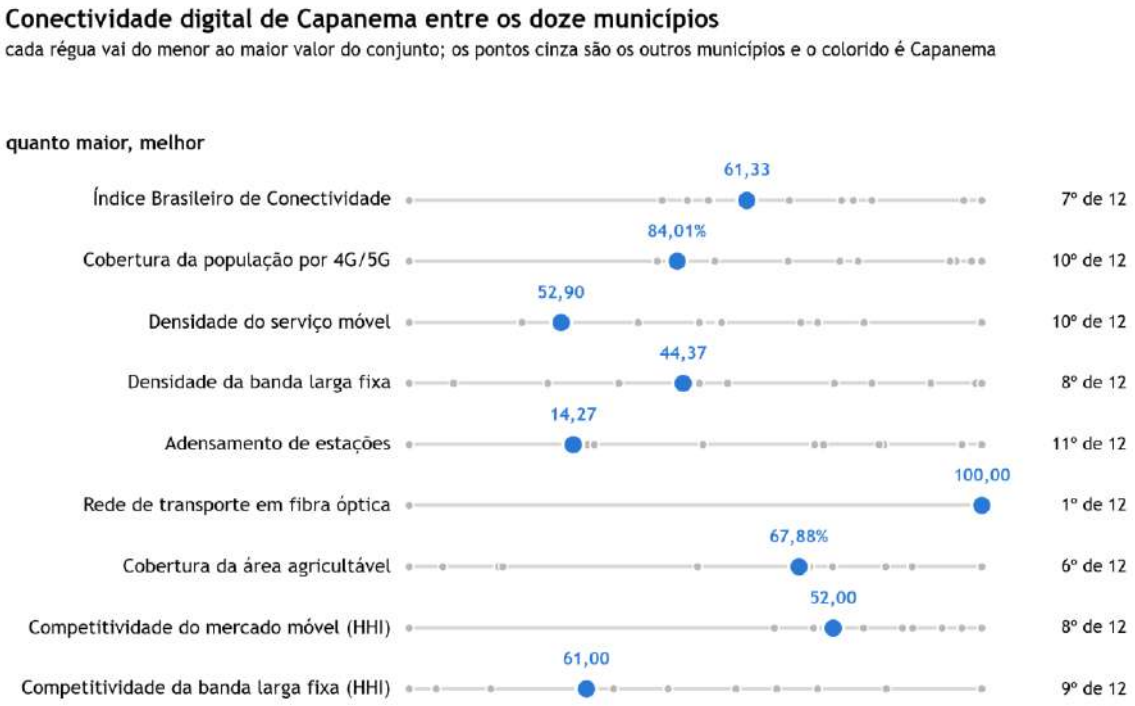


Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

A Figura 91 apresenta a posição de Capanema entre os 12 municípios analisados nos indicadores de conectividade digital. O município dispõe de rede de transporte em fibra óptica, condição comum a 11 dos 12 municípios e ocupa a 7ª posição no Índice

Brasileiro de Conectividade, a 10ª na densidade do serviço móvel e a 8ª na densidade da banda larga fixa e no adensamento de estações (ANATEL, 2026).

Figura 91 - Conectividade digital de Capanema entre os 12 municípios



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ANATEL (2026).

Nota: Competitividade (HHI): inverso do índice de Herfindahl-Hirschman; valor maior indica mercado mais competitivo.

A oferta de serviços mediados por plataformas digitais em Capanema apresenta-se mais restrita, para os deslocamentos. Entre as plataformas nacionais de transporte por aplicativo consultadas, apenas a Uber inclui o município em sua lista de cidades atendidas (99 Tecnologia, 2026; Uber, 2026), não tendo sido identificada a operação de aplicativos locais de mobilidade. A oferta limitada de alternativas de transporte por aplicativo reduz as opções de deslocamento individualizado disponíveis no destino.

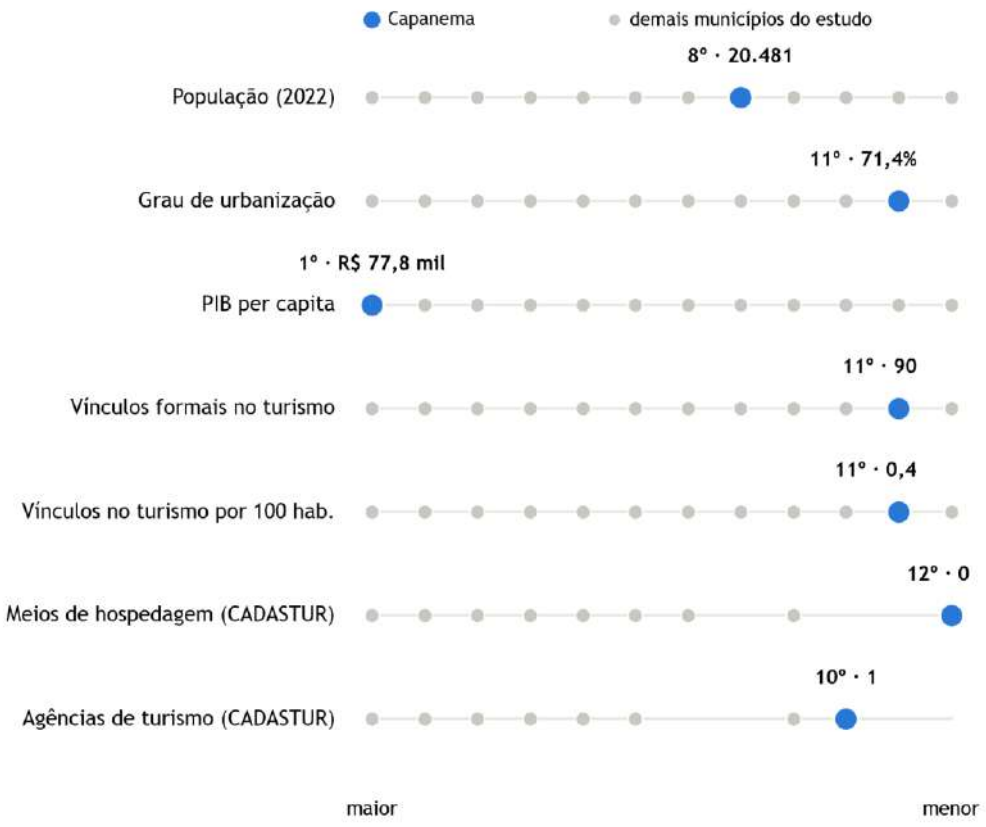
4.1.4.3. Capanema no contexto regional

Capanema integra o eixo que parte de Cascavel em direção a Barracão pela BR-163, corredor que dá acesso à porção sul do Parque Nacional do Iguaçu e conecta o

Sudoeste do Paraná à fronteira com a Argentina. A travessia da fronteira situa-se a mais de 15 km do perímetro urbano, distância que exige transporte motorizado entre a fronteira e o centro. O município integra a região turística Vales do Iguaçu (MTur, 2026), e os corredores turísticos ligam o centro urbano a áreas rurais, rios e unidades de conservação.

Entre os 12 municípios analisados (Figura 92), Capanema ocupa a primeira posição em PIB per capita; a oitava em população; a décima em número de agências de turismo; a décima primeira em grau de urbanização, vínculos formais nas ACTs e vínculos formais no turismo por habitante; e a última em número de meios de hospedagem (IBGE, 2023d, 2025; RAIS, 2025; CADASTUR, 2022).

Figura 92 - Posição de Capanema entre os 12 municípios do estudo



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em IBGE (Censo 2022 e PIB dos Municípios), RAIS e CADASTUR.

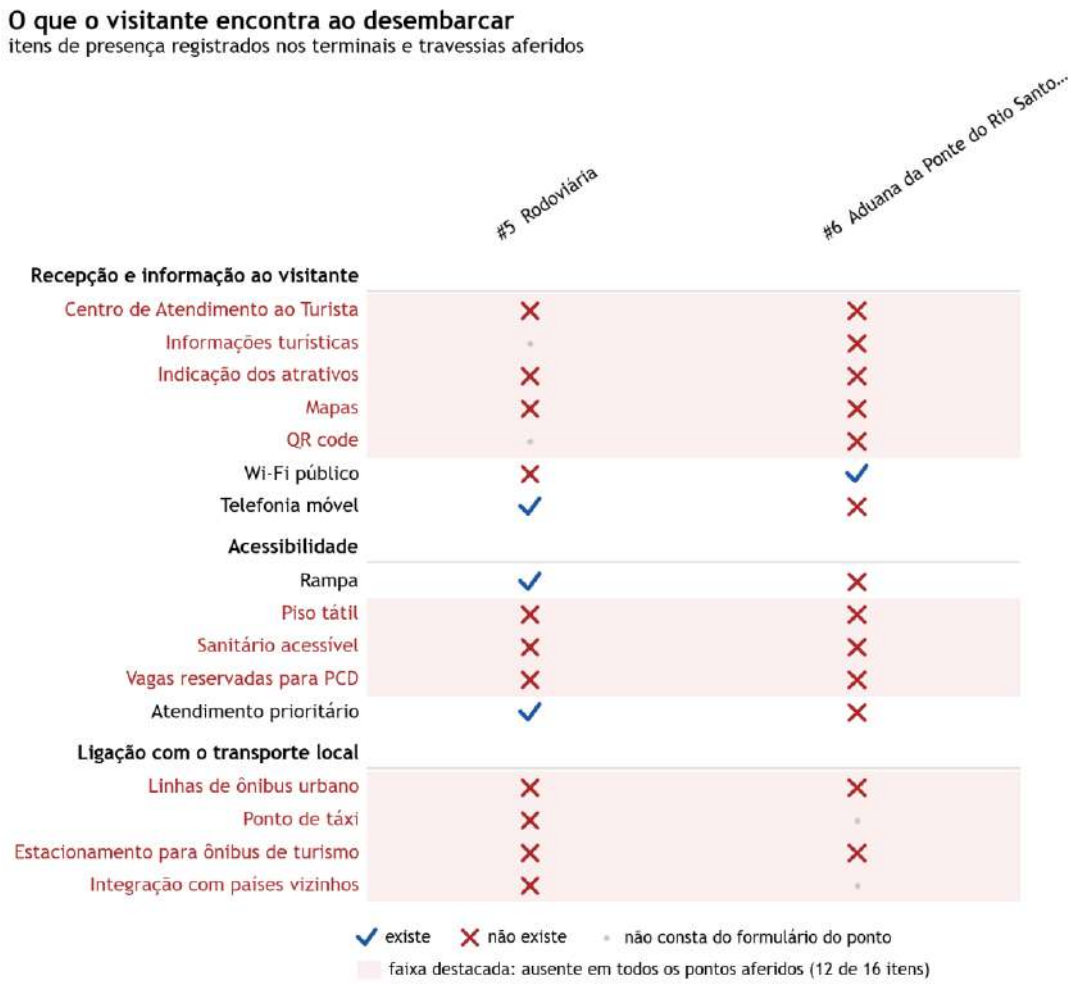
4.1.4.4. Gargalos e potenciais

A gestão municipal aponta o terminal rodoviário como o principal gargalo físico do município e considera relevante, para a circulação de visitantes entre os dois países, a ampliação do horário de funcionamento da aduana, hoje em tratativa (informação verbal)[14].

Nos dois pontos de desembarque avaliados (Figura 93), 12 itens apresentaram ausência: CAT, informações turísticas, indicação dos atrativos, mapas, QR Code, piso tátil, sanitário acessível, vagas reservadas para PCD, linhas de ônibus urbano, ponto de táxi, estacionamento para ônibus de turismo e integração com países vizinhos. Por se tratar de recursos ausentes nos dois pontos avaliados, a lacuna deve ser compreendida como uma questão de oferta do município, e não como uma deficiência específica da rodoviária ou do posto de fronteira.

[14] Informação fornecida pela gestão municipal de Capanema (Secretaria de Aceleração Econômica e Uso Público) em entrevista concedida à equipe do projeto em agosto de 2026 (ver Apêndice A).

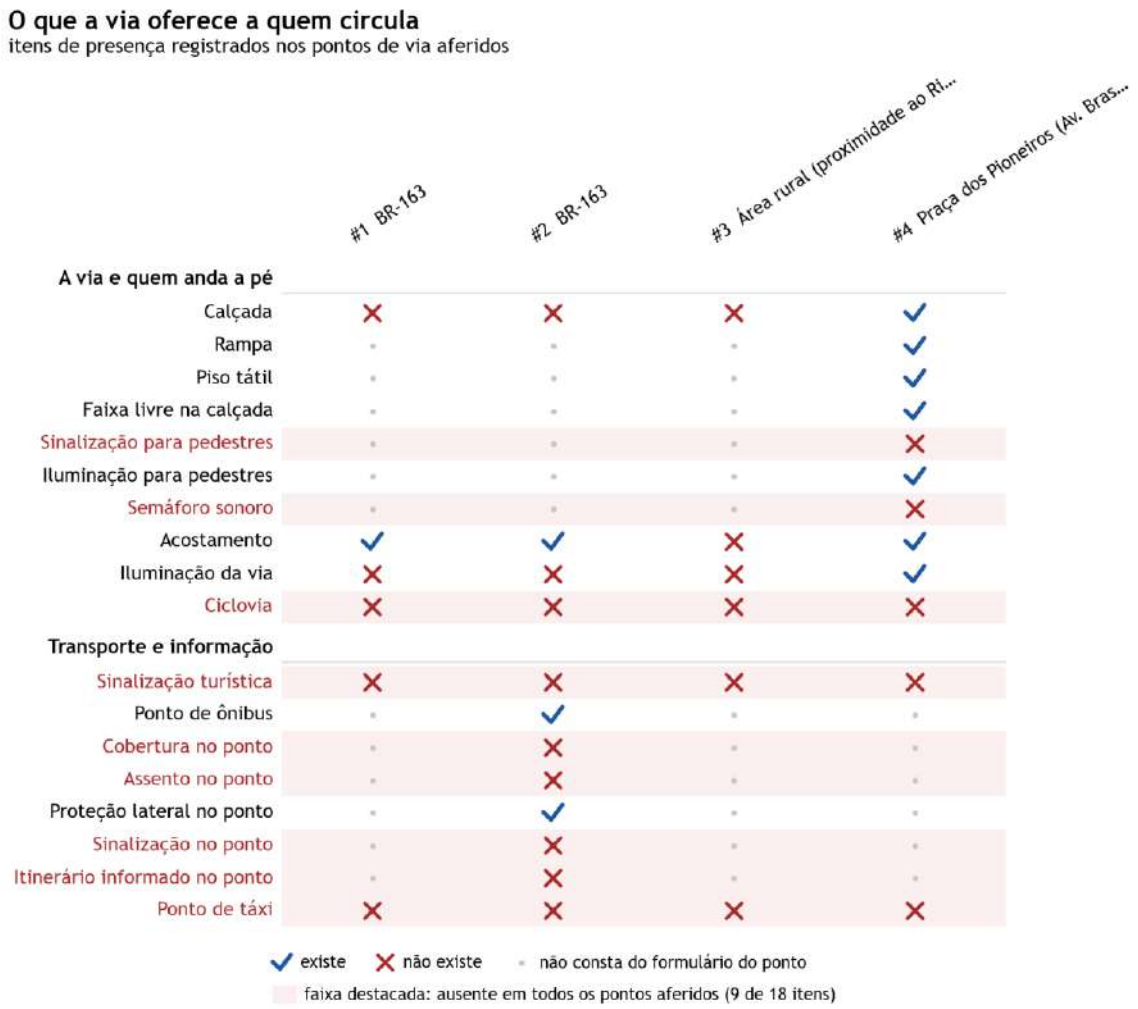
Figura 93 - O que o visitante encontra ao desembarcar em Capanema



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Entre os itens contemplados nas fichas de cada ponto de circulação (Figura 94), não houve registro positivo de sinalização para pedestres, semáforo sonoro, ciclovia, sinalização turística, cobertura no ponto, assento no ponto, sinalização no ponto, itinerário informado no ponto e ponto de táxi. A recorrência dessas ausências nos pontos em que os itens foram aferidos evidencia fragilidades na infraestrutura destinada à circulação, à orientação e ao apoio ao usuário.

Figura 94 - O que a via oferece a quem circula por Capanema



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Entre as potencialidades identificadas, Capanema dispõe de condições já instaladas que podem apoiar a qualificação da mobilidade e do atendimento ao visitante. Destacam-se a presença da travessia internacional com a Argentina, a disponibilidade de telefonia móvel no terminal rodoviário e de Wi-Fi público no posto de fronteira, além de recursos de acessibilidade e atendimento prioritário registrados no terminal. Esses elementos constituem uma base existente para ampliar a oferta de informação ao visitante, fortalecer a integração entre os pontos de chegada e qualificar os serviços de apoio à circulação turística, sem eliminar as lacunas de infraestrutura e orientação identificadas no levantamento.

Os recursos naturais e hídricos sustentam possibilidades para o ecoturismo, o turismo náutico e o de sol e praia, segmentos que o Produto 3 associa ao município. A gestão municipal mantém tratativa com a concessionária do Parque Nacional do Iguaçu para uma travessia náutica no Rio Iguaçu de acesso às trilhas, e as propostas de cicloturismo nos eixos da BR-163 e da PR-281 envolvem articulação com o DNIT (informação verbal).

4.1.4.5. Obras e intervenções previstas

Em Capanema, as intervenções previstas combinam empreendimentos federais na BR-163 e na fronteira com ações do Plano Plurianual voltadas sobretudo à manutenção e à pavimentação da malha viária (Quadro 14).

Quadro 14 - Empreendimentos e intervenções que incidem sobre o acesso e a circulação em Capanema (PR)

Empreendimento	Esfera	Situação	Investimento	Fonte
Adequação da BR-163/PR, Marmelândia-Barracão (ID 2572)	Federal	Estudo e projeto; obras de pavimentação e melhoria informadas como em andamento no município	Não informado	Brasil, 2026d; informação verbal
Reativação da ponte internacional Capanema-Comandante Andresito (Argentina)	Federal e binacional	Prevista	Não informado	Brasil, 2023
Nova aduana de cargas com funcionamento de 24 horas	Federal	Prevista	Não informado	Brasil, 2023
Ampliação do horário de funcionamento da aduana existente	Federal	Em tratativa	Sem custo de obra	Informação verbal
Pavimentação, recapeamento e mobilidade urbana (Ação 41)	Municipal	Previsto para 2026–2029, sem meta física	R$ 20,5 milhões (dotação 2026–2029)	Capanema, 2025
Conservação de vias e patrulhamento rural (Ação 176)	Municipal	Custeio previsto para 2026–2029	R$ 28,8 milhões (dotação 2026–2029)	Capanema, 2025
Aquisição e renovação de equipamentos rodoviários (Ação 175)	Municipal	Previsto para 2026–2029	R$ 5,5 milhões (dotação 2026–2029)	Capanema, 2025

Empreendimento	Esfera	Situação	Investimento	Fonte
Adequação geométrica de quatro interseções da rota de veículos pesados (4,94 km)	Municipal	Recomendação técnica	Sem dotação	CM Assessoria e Planejamento, 2025
Rede cicloviária estruturante e Plano Diretor de Sinalização Viária	Municipal	Recomendação de longo prazo	Sem dotação	CM Assessoria e Planejamento, 2025
Transporte público por parceria com a iniciativa privada (Ação 42)	Municipal	Previsto para 2026–2029	R$ 1,1 milhão (dotação 2026–2029)	Capanema, 2025
Requalificação do terminal rodoviário	Municipal	Apontada como principal gargalo físico; sem dotação identificada	Não informado	Informação verbal
Travessia náutica no Rio Iguaçu para acesso às trilhas do Parque Nacional do Iguaçu	Privada e municipal	Em tratativa com a concessionária do parque	Não informado	Informação verbal

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base nas fontes indicadas na última coluna.

A adequação da BR-163 entre Marmelândia e Barracão consta da carteira do Novo PAC como estudo e projeto (Brasil, 2026d), e a gestão municipal informou obras de pavimentação e melhoria em andamento no trecho do município (informação verbal). Na fronteira, o relatório das Rotas de Integração Sul-Americana prevê a reativação da ponte internacional com Comandante Andresito e uma nova aduana de cargas com funcionamento de 24 horas, sem valor informado (Brasil, 2023).

No Plano Plurianual 2026–2029, as maiores dotações destinam-se à conservação de vias e ao patrulhamento rural, com R$ 28,8 milhões, e à pavimentação, ao recapeamento e à mobilidade urbana, com R$ 20,5 milhões, valores que correspondem a dotações para o quadriênio, em parte de custeio (Capanema, 2025). O Plano de Mobilidade Urbana recomenda uma rede cicloviária, um plano de sinalização viária e a adequação de interseções na rota de veículos pesados, sem dotação própria (CM Assessoria e Planejamento, 2025), e a requalificação do terminal rodoviário também não tem dotação identificada.

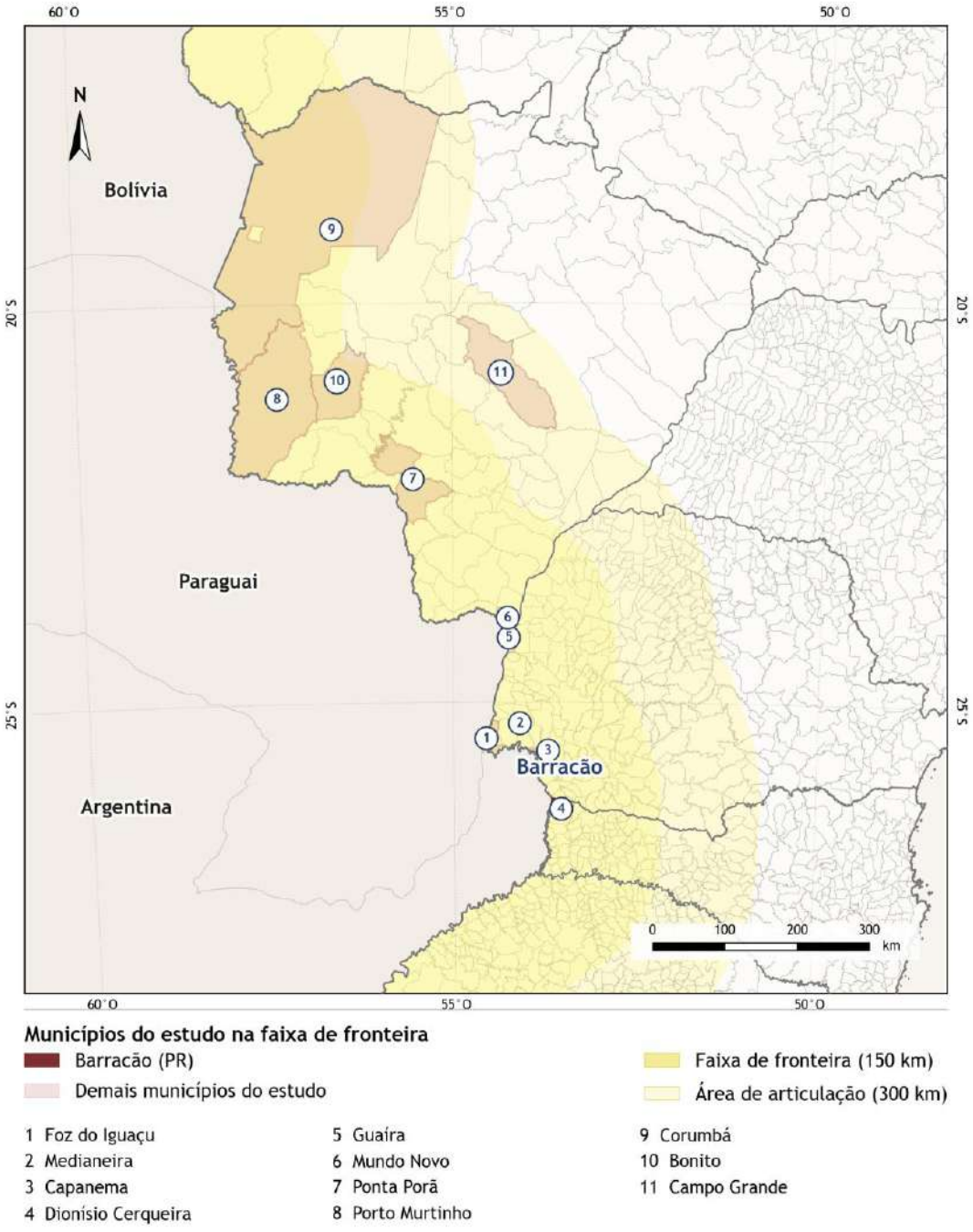
4.1.5. Barracão (PR)

Barracão possui 9.759 habitantes e área de 161,2 km², com 75% da população residente em área urbana (IBGE, 2023d). O município não consta da edição vigente do Mapa do Turismo Brasileiro (MTur, 2026[15]). Barracão registra ainda 117 vínculos formais nas ACTs (RAIS, 2025) e conta com um meio de hospedagem cadastrado no CADASTUR, no recurso mais recente disponível nos dados abertos, referente ao primeiro trimestre de 2022 (CADASTUR, 2022).

O Mapa 42 situa o município no extremo sudoeste do Paraná, a 435 km de Curitiba em linha reta. Barracão integra a Região Geográfica Imediata de Francisco Beltrão, inserida na Região Geográfica Intermediária de Cascavel (IBGE, 2017) e está localizado na faixa de fronteira internacional, com limite territorial junto à Argentina. Entre os demais municípios do estudo, Dionísio Cerqueira é o mais próximo de Barracão por via rodoviária: as áreas urbanas dos dois são contíguas, e o percurso entre seus centros leva menos de cinco minutos (OpenStreetMap, 2026).

[15] Por se tratar de uma ferramenta dinâmica, sujeita a atualizações, recomenda-se consultar a versão vigente para confirmar a categoria no momento da leitura.

Mapa 42 - Os 12 municípios na faixa de fronteira, com Barracão (PR) em destaque



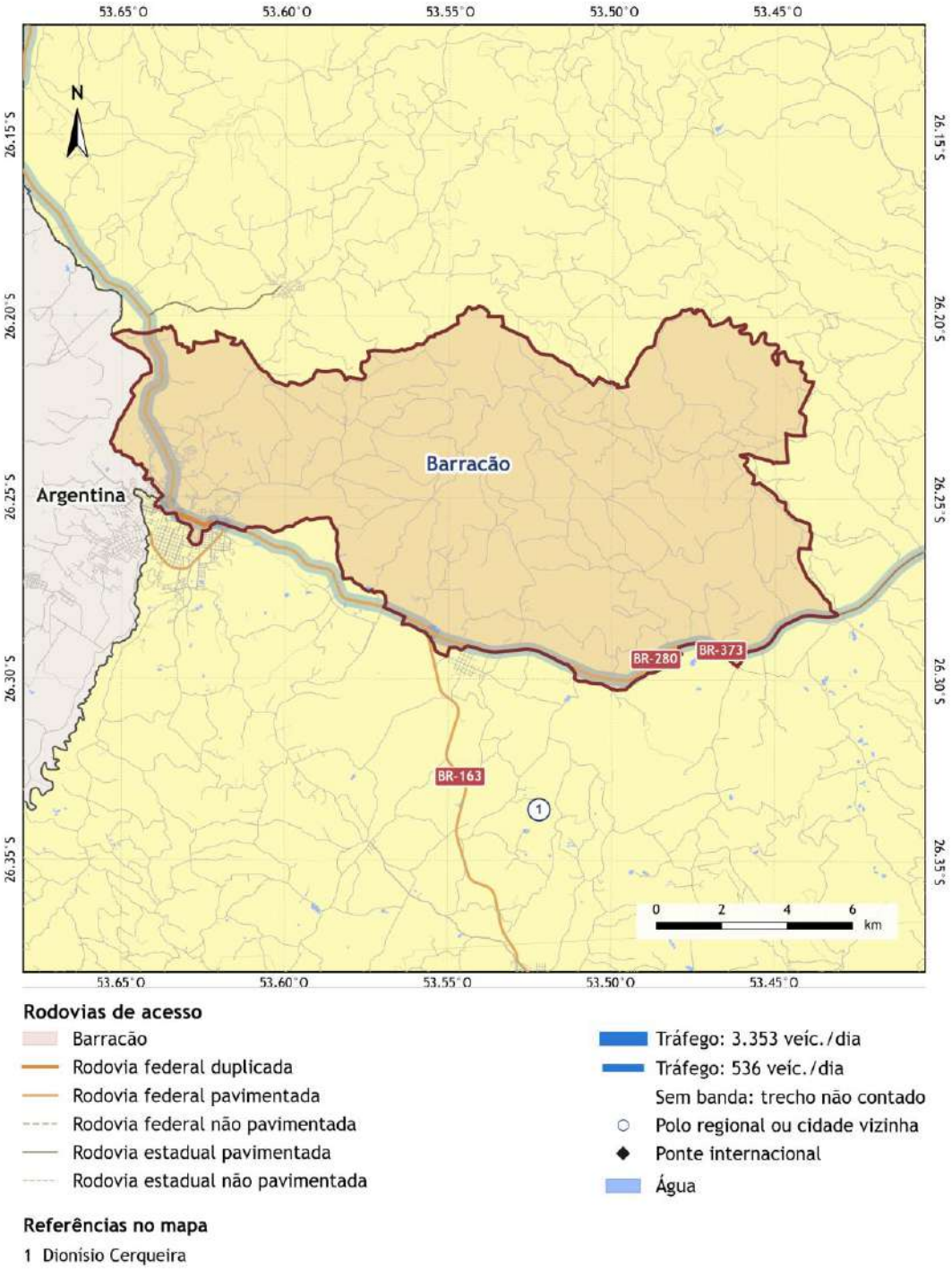
Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em IBGE (malha municipal 2025 e polígono da Faixa de Fronteira de 150 km).

4.1.5.1. Como o turista chega

Entre os modos de chegada analisados, Barracão dispõe de acesso rodoviário (DNIT, 2026b; ANTT, 2025) e da fronteira seca com Bernardo de Irigoyen, na Argentina, cujo posto de fronteira, avaliado em campo, fica em Dionísio Cerqueira (ver seção 4.1.6). O município não possui aeroporto com voos regulares de passageiros, navegação de uso turístico nem transporte ferroviário.

O Mapa 43 apresenta os principais acessos rodoviários ao município. A BR-163 percorre 8,9 km no território municipal, enquanto a BR-280 e a BR-373 compartilham o mesmo traçado por 15,3 km. Não há rodovias estaduais atravessando Barracão (DNIT, 2021, 2026b).

Mapa 43 - Rodovias de acesso a Barracão



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em DNIT, SNV e CIDE.

Nota: A espessura da banda de tráfego aumenta com o volume médio diário de veículos. Os valores da legenda são referências de escala; o maior corresponde ao trecho de maior volume no recorte do mapa, que pode estar fora do município.

No trecho de maior movimentação analisado dentro do município, a BR-163 registra 3.353 veículos por dia, dos quais 1.040 são veículos comerciais, correspondendo a 31% do fluxo total (DNIT, 2026a). A participação expressiva de veículos comerciais evidencia a coexistência de diferentes tipos de tráfego no principal corredor rodoviário de acesso ao município.

Figura 95 - Imagem representativa de divulgação turística de Barracão



Fonte: Marco das Três Fronteiras (Barracão, [2026b]).

O Quadro 15 apresenta a qualificação das três vias de chegada ao município quanto ao tipo de pista, à manutenção, ao acostamento, à iluminação e à sinalização.

Quadro 15 - Qualificação das vias de chegada a Barracão

Ponto	Pista	Manutenção	Acostamento	Iluminação	Sinalização de trânsito	Sinalização de turismo	Sinalização para pedestres
#1 Estrada rural (rota para atrativos turíst…	Paralelepípedo, simples	3 de 5	Não	Não	sem sinalização	Não	—
#2 Bifurcação da estrada rural (rota para ár…	Asfalto, simples	4 de 5	Não	Não	só horizontal	Não	—
#4 Triplice Fronteira Barracão (PR/BR) + Dio…	Asfalto, simples	2 de 5	Sim	Sim	vertical e horizontal	Não	Não

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Nota: O travessão indica item que o formulário não cobriu naquele ponto: a sinalização para pedestres, por exemplo, só é perguntada onde há calçada.

A manutenção das vias avaliadas varia entre 2 e 4, em escala de 1 a 5. A sinalização turística não foi identificada em nenhum dos três pontos avaliados, o que limita os recursos de orientação de quem chega por via rodoviária. A Figura 96 reúnem registros de campo que exemplificam diferentes condições observadas nas vias externas de Barracão.

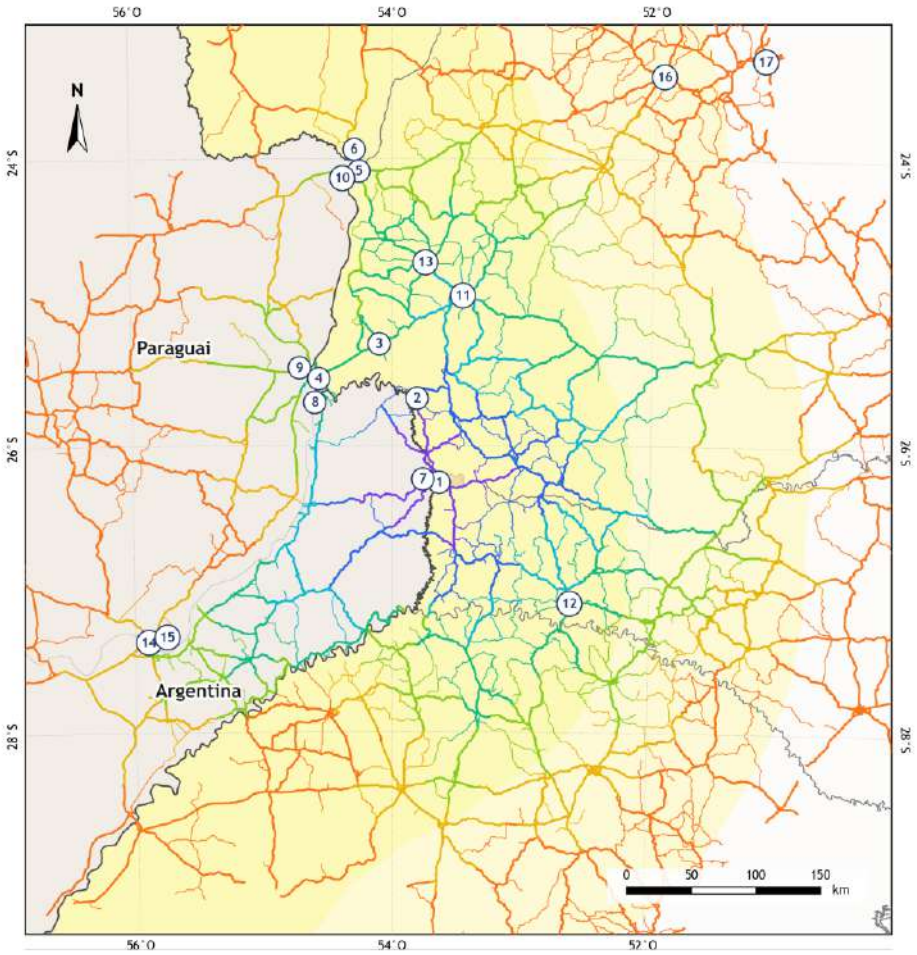
Figura 96 - Vias externas de Barracão



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

O Mapa 44 representa a malha viária em tempos estimados de deslocamento, enquanto a tabela associada apresenta os dados detalhados por destino. Cada percurso foi calculado em dois cenários sobre a malha viária do OpenStreetMap (2026): um considerando os limites de velocidade sinalizados e outra utilizando as velocidades estimadas de circulação. A comparação entre os dois cenários estabelece uma faixa de tempo para cada percurso.

Mapa 44 - Tempo de viagem por estrada desde Barracão



Tempo de viagem por estrada

- Origem (Barracão)
- Até 1 h
- 1 a 2 h
- 2 a 3 h
- 3 a 4 h
- 4 a 5 h
- 5 a 6 h
- 6 a 8 h
- Município do estudo (ver quadro)
- Cidade fronteiriça (ver quadro)
- Cidade de referência (ver quadro)

Tempo de viagem (no limite da via, em circulação)
1 a 6: municípios do estudo · 7 a 10: cidades fronteiriças · 11 em diante: cidades de referência

1 Dionísio Cerqueira — 0h01
2 Capanema — 1h05-1h13
3 Medianeira — 2h45-3h31
4 Foz do Iguaçu — 3h10-3h45
5 Guaíra — 3h40-4h32
6 Mundo Novo — 4h02-4h56
7 Bernardo de Irigoyen (AR) — 0h03
8 Puerto Iguazú (AR) — 3h02-3h35
9 Ciudad del Este (PY) — 3h15-3h50
10 Salto del Guairá (PY) — 4h-4h52
11 Cascavel — 2h16-2h48
12 Chapecó — 2h40-2h56
13 Toledo — 2h35-3h11
14 Posadas (AR) — 4h34-5h09
15 Encarnación (PY) — 4h39-5h16
16 Maringá — 4h58-6h26
17 Londrina — 6h01-7h47

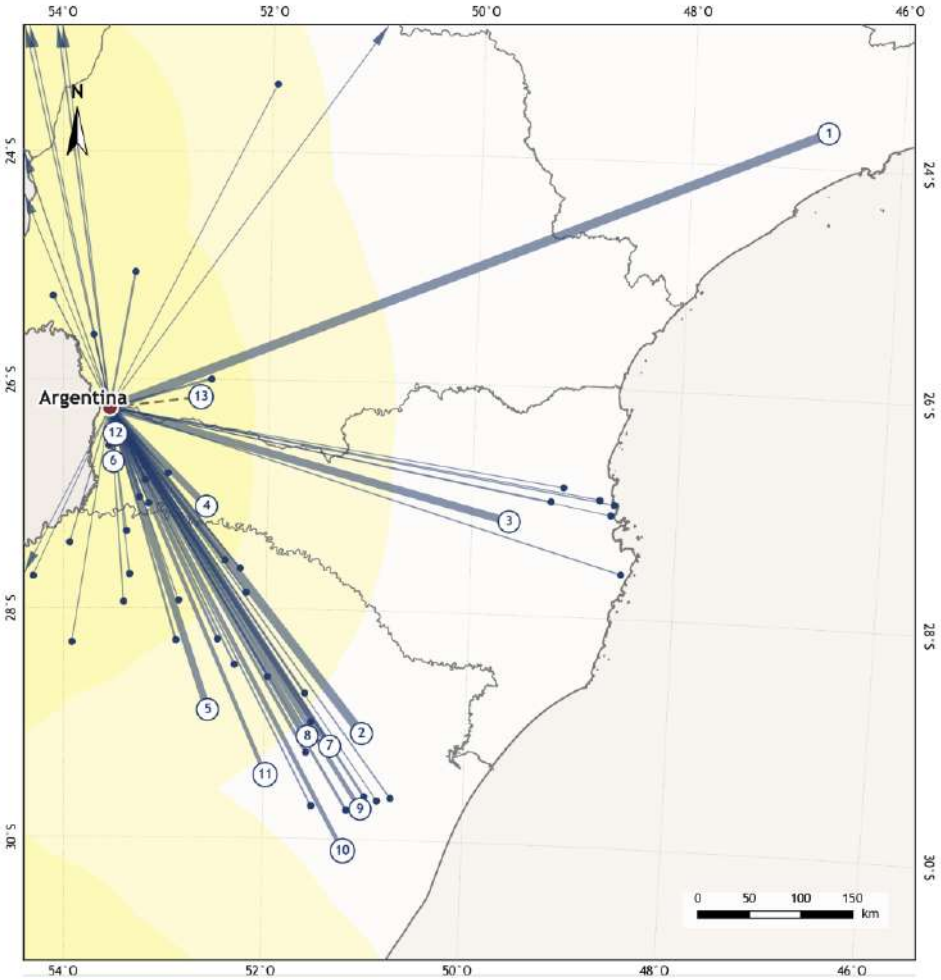
Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em OpenStreetMap.

Considerando o cenário de até duas horas de deslocamento, o alcance rodoviário contempla apenas Dionísio Cerqueira e Capanema entre os municípios do estudo. Já o deslocamento até Curitiba varia entre 6 h 10 min e 7 h 53 min.

A configuração fronteiriça também reduz as distâncias até destinos internacionais próximos. Bernardo de Irigoyen, na Argentina, está a aproximadamente três minutos de percurso, sem considerar o tempo de espera nos postos de controle e nas aduanas.

Em 2025, foram emitidas 22.345 passagens de ônibus interestaduais com origem ou destino no município, distribuídas em 118 ligações diretas. As dez principais ligações concentram 70,1% desse total (ANTT, 2025), conforme detalhado na tabela que acompanha o Mapa 45. A rodoviária de Barracão pode ser visualizada na Figura 97.

Mapa 45 - Ligações diretas por ônibus a partir de Barracão



Ligações por ônibus

- Barracão
- Ligação direta (espessura: passagens)
- Demais ligações diretas (sem número)
- Linha estadual (oferta ClickBus, partidas/dia)
- Linha internacional (oferta do terminal)
- Seta na moldura: ligação fora do recorte
- Faixa de fronteira (150 km)

Ligações com serviço regular levantado

1 São Paulo/SP – 2.724 passagens
2 Caxias do Sul/RS – 2.555 passagens
3 Rio do Sul/SC – 2.001 passagens
4 Chapecó/SC – 1.685 passagens
5 Soledade/RS – 1.644 passagens
6 São Miguel do Oeste/SC – 1.380 passagens
7 Farroupilha/RS – 1.242 passagens
8 Bento Gonçalves/RS – 1.009 passagens
9 Novo Hamburgo/RS – 732 passagens
10 Porto Alegre/RS – 699 passagens
11 Lajeado/RS – 604 passagens
12 São José do Cedro/SC – 482 passagens
13 Pato Branco – 4 partidas/dia

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ANTT (bilhetagem 2025) e ClickBus (oferta, setembro de 2026).

Na distribuição por unidade da federação, destaca-se o Rio Grande do Sul, que concentra 51,7% das passagens, seguido de Santa Catarina, com 31,6%.

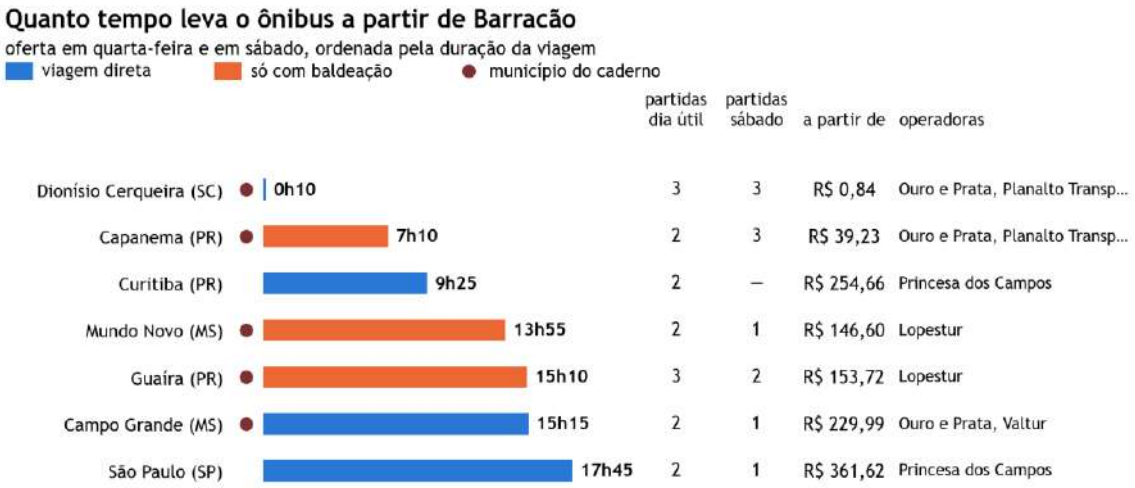


Figura 97 - Infraestrutura de acesso turístico: rodoviária de Barracão

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

A oferta de viagens de ônibus disponível na plataforma consultada em setembro de 2026 reúne viagens diretas e aquelas que exigem baldeação (ClickBus, 2026b), diferentemente do Mapa 45, que representa o movimento de passageiros em 2025. Entre deslocamentos com duração inferior a quatro horas, há um único destino, Dionísio Cerqueira, com tempo de viagem de aproximadamente 10 minutos.

Figura 98 - Viagens de ônibus à venda a partir de Barracão, por destino



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ClickBus (setembro de 2026).

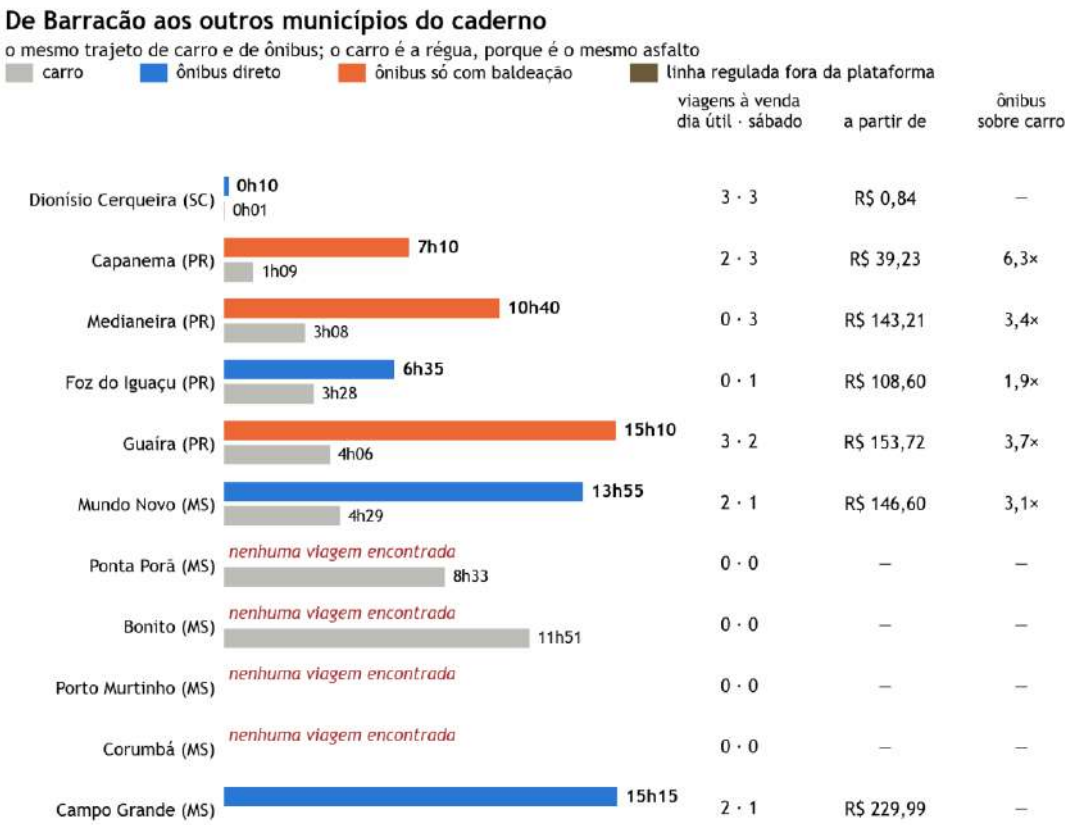
Nota: Preço da tarifa mais barata encontrada, com taxa de embarque.

Entre os destinos de longa distância apresentados, Curitiba e Campo Grande possuem a mesma frequência em dia útil, com duas partidas para cada destino.

4.1.5.1.1. A ligação com os municípios analisados

Entre os outros 11 municípios do estudo, apenas Dionísio Cerqueira apresenta conexão por ônibus inferior a uma hora, com três partidas em dia útil e tempo aproximado de 10 minutos. Para os dez municípios restantes, a oferta de transporte rodoviário coletivo apresenta diferentes condições de conexão e disponibilidade na plataforma consultada (ClickBus, 2026b): três dispõem de ligação direta; três são acessíveis apenas mediante baldeação; e, para quatro, não foram encontradas viagens nas datas pesquisadas.

Figura 99 - Tempo de viagem de Barracão aos outros municípios do estudo



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ClickBus (oferta, setembro de 2026) e em isócronas sobre a malha do OpenStreetMap.

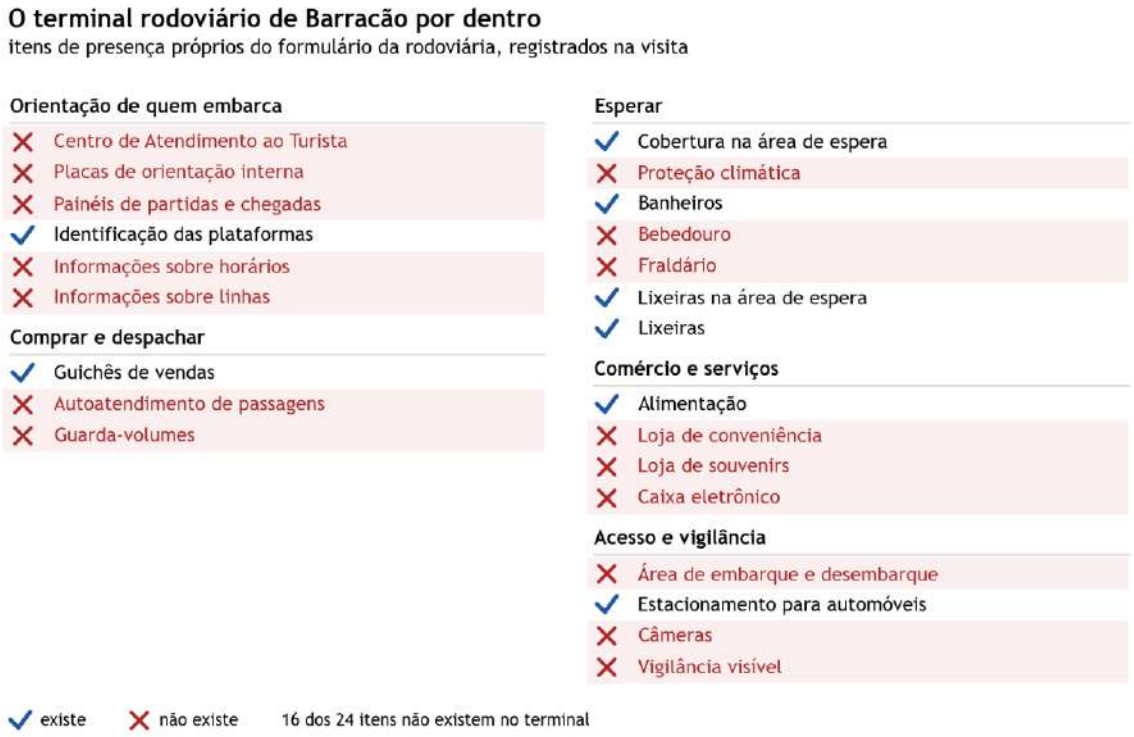
Nota: A indicação “nenhuma viagem encontrada” significa que a plataforma não ofereceu viagem para o destino em nenhuma das duas datas consultadas: 30 de setembro (quarta-feira) e 3 de outubro de 2026 (sábado).

Para Capanema, o deslocamento por ônibus exige baldeação, resultando em aproximadamente 7 h 10 min de viagem, enquanto o percurso de carro é estimado em cerca de 1 h 10 min. A ausência de uma conexão direta, amplia o tempo de viagem ao incorporar o deslocamento até o ponto de conexão e o período de espera entre os serviços. Nas ligações diretas, o tempo de ônibus varia entre 1,9 vez o tempo de carro para Foz do Iguaçu (uma partida, só no sábado; no sentido contrário, a plataforma não ofereceu viagem de Foz do Iguaçu para Barracão, ver seção 4.1.2), e 3,1 vezes, para Mundo Novo. Na ligação com Capanema, que exige baldeação, essa relação chega a 6,3 vezes.

A linha direta para Capanema parte de Dionísio Cerqueira, contígua a Barracão, com duas partidas em dia útil e cerca de 1 h 50 min de viagem (ver seção 4.1.6).

No terminal rodoviário do município (Figura 100), a visita de campo registrou apenas a identificação das plataformas elementos de orientação e informação avaliados no formulário. Entre os itens de acesso e segurança, foi identificado apenas o estacionamento para automóveis.

Figura 100 - Serviços e orientação no terminal rodoviário de Barracão



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Na visita de campo, não foram registrados 16 dos itens avaliados: CAT, placas de orientação interna, painéis de partidas e chegadas, informações sobre horários, informações sobre linhas, autoatendimento de passagens, guarda-volumes, proteção climática, bebedouro, fraldário, loja de conveniência, loja de souvenirs, caixa eletrônico, área específica para embarque e desembarque, câmeras de monitoramento e presença visível de profissionais de segurança.

Figura 101 - Aspectos internos da rodoviária de Barracão

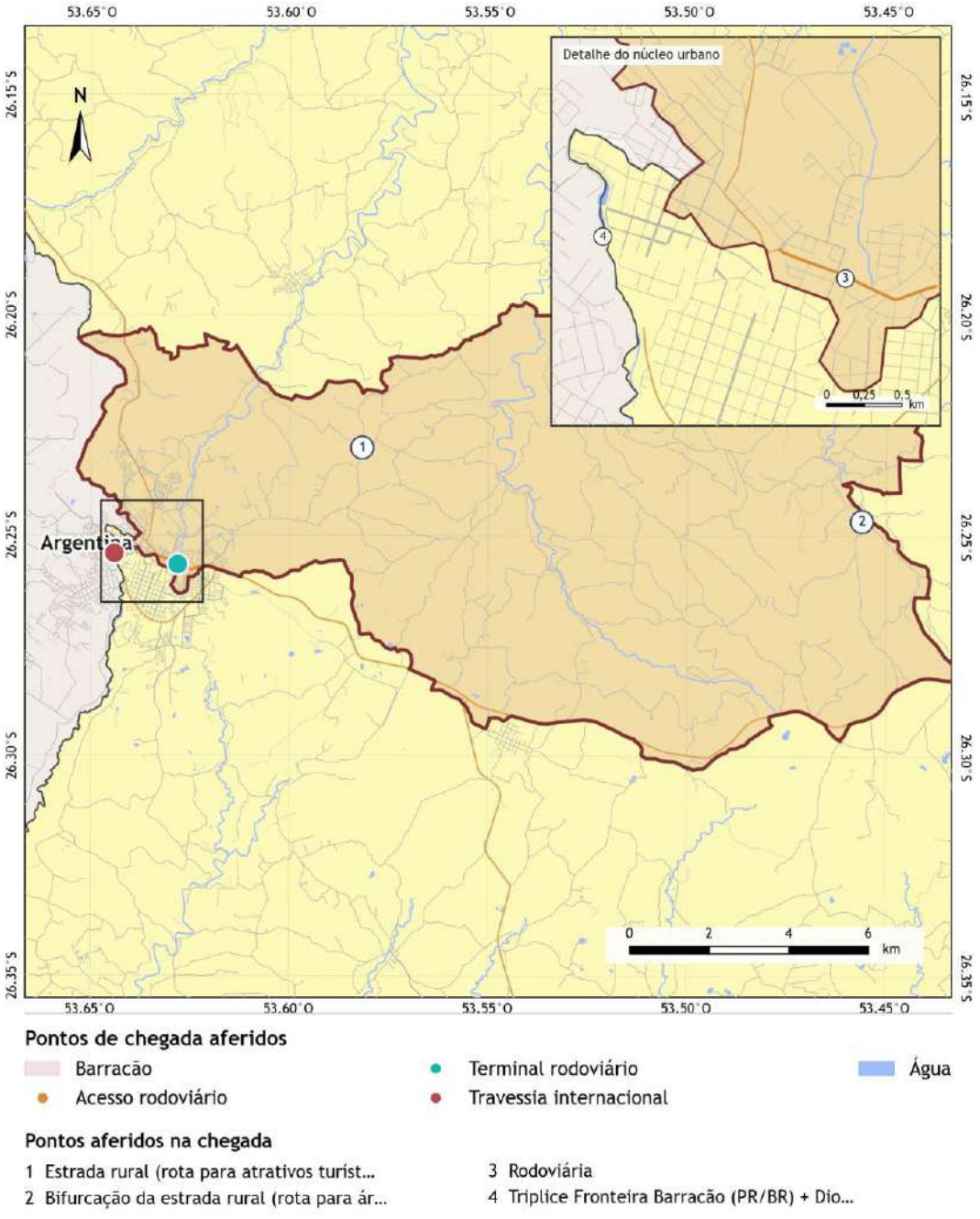


Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Embora não inviabilizem o embarque, essas ausências reduzem as condições de orientação, permanência e de apoio ao usuário no terminal. As principais lacunas concentram-se na disponibilização de informações sobre horários e linhas, nos serviços complementares ao passageiro e na estrutura de apoio, proteção e segurança.

O Mapa 46 localiza cada um dos pontos de chegada avaliados em campo.

Mapa 46 - Pontos aferidos na chegada a Barracão

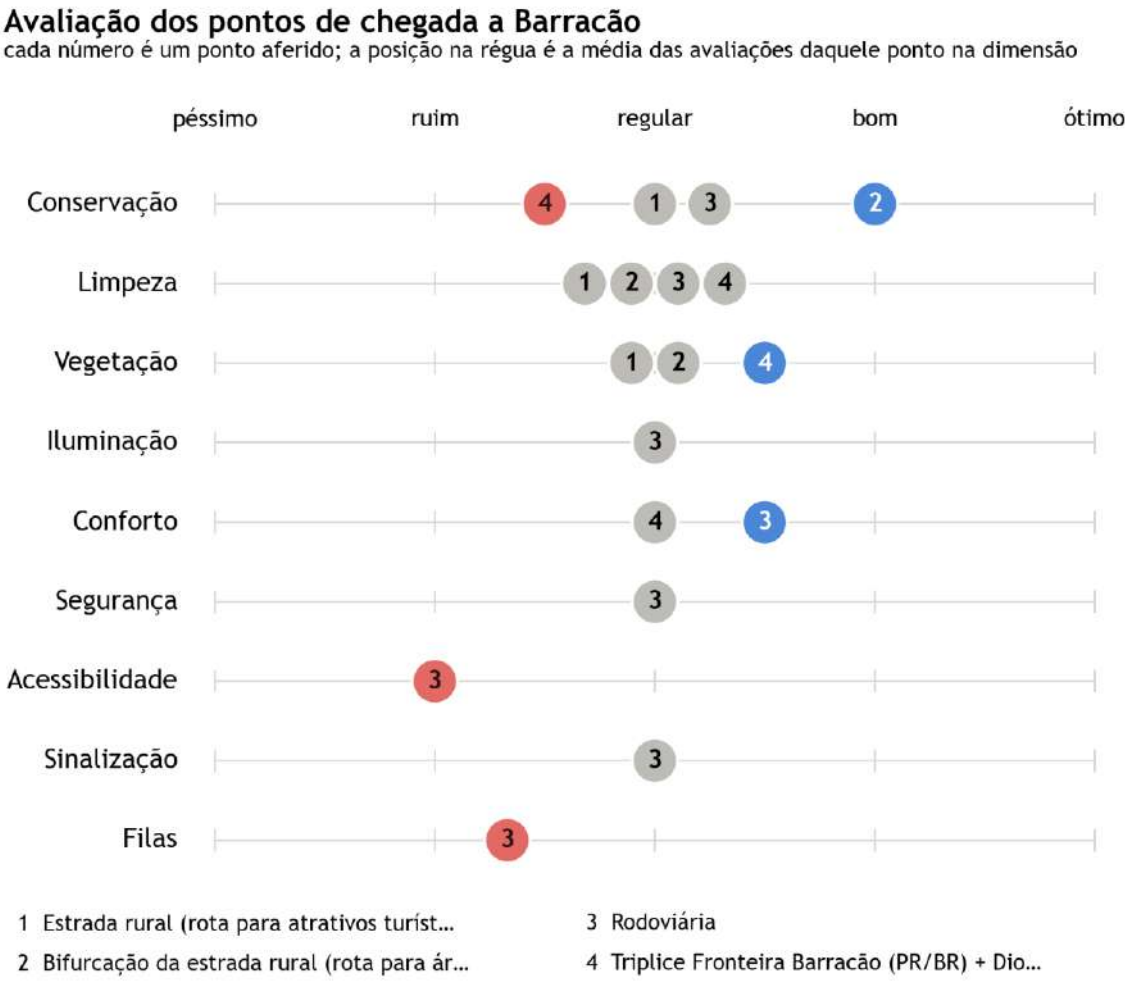


Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

A Figura 102 apresenta a classificação atribuída a cada ponto, utilizando a mesma escala da ficha de campo. A numeração é mantida no mapa, na figura de avaliação e nas

fichas completas, permitindo relacionar a localização de cada ponto aos respectivos resultados.

Figura 102 - Avaliação dos pontos de chegada a Barracão



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

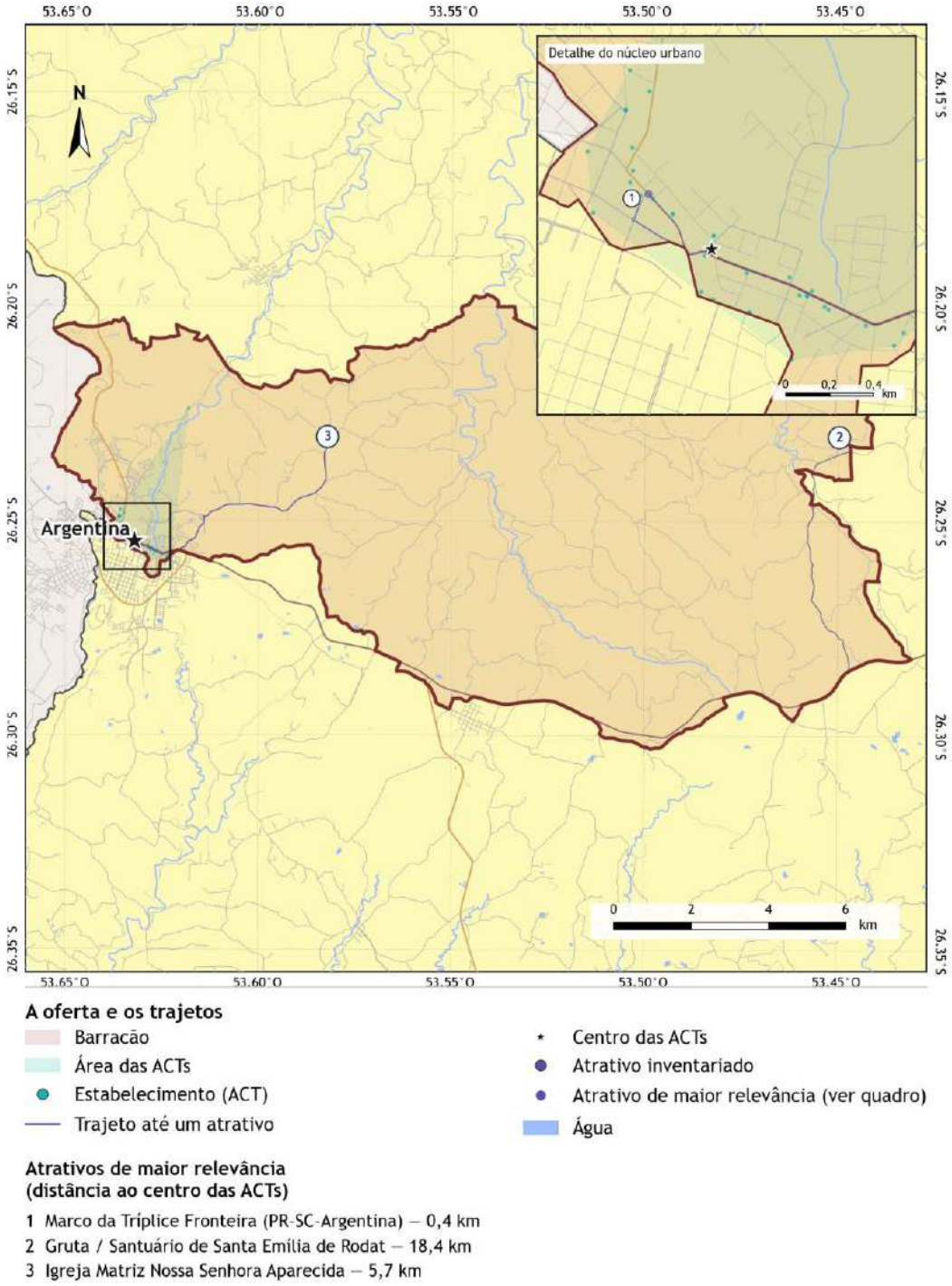
Nota: as escalas originalmente invertidas foram normalizadas, de modo que valores mais elevados correspondam a melhores avaliações

Considerando as médias obtidas nos pontos em que cada dimensão foi avaliada, os menores resultados correspondem à acessibilidade (2,0), às filas (2,3) e à limpeza (3,0), enquanto conservação e conforto apresentam as maiores médias. A ausência de marcador não corresponde a uma avaliação baixa, mas indica que a dimensão não foi contemplada na ficha aplicada naquele ponto e, portanto, não recebeu nota.

4.1.5.2. Como o turista se desloca

Os 39 estabelecimentos georreferenciados das ACTs, que correspondem a uma amostra de metade dos registros do Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica, estão distribuídos em uma área de 3,6 km² (Mapa 47), e todos eles se encontram a menos de cinco quilômetros do centro da oferta (Receita Federal, 2026). Os destinos considerados na modelagem dos trajetos apresentam distribuição territorial relativamente dispersa. São cinco pontos, sendo quatro atrativos turísticos e um acesso ao município, situados, em média, a 6,1 km em linha reta do centro da oferta. O ponto mais distante encontra-se a 18,4 km dessa área.

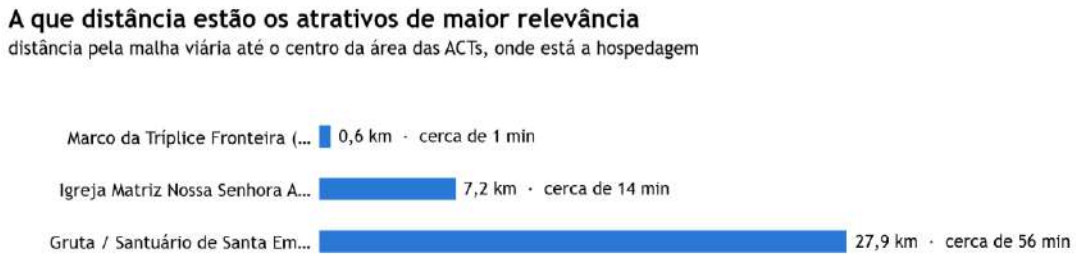
Mapa 47 - A oferta turística e os trajetos internos em Barracão



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Essa diferença entre a concentração espacial dos serviços turísticos e a dispersão territorial dos atrativos amplia a necessidade de deslocamentos internos entre as áreas de concentração de oferta e os diferentes pontos de visitação.

Figura 103 - Distância dos atrativos de maior relevância ao centro da oferta



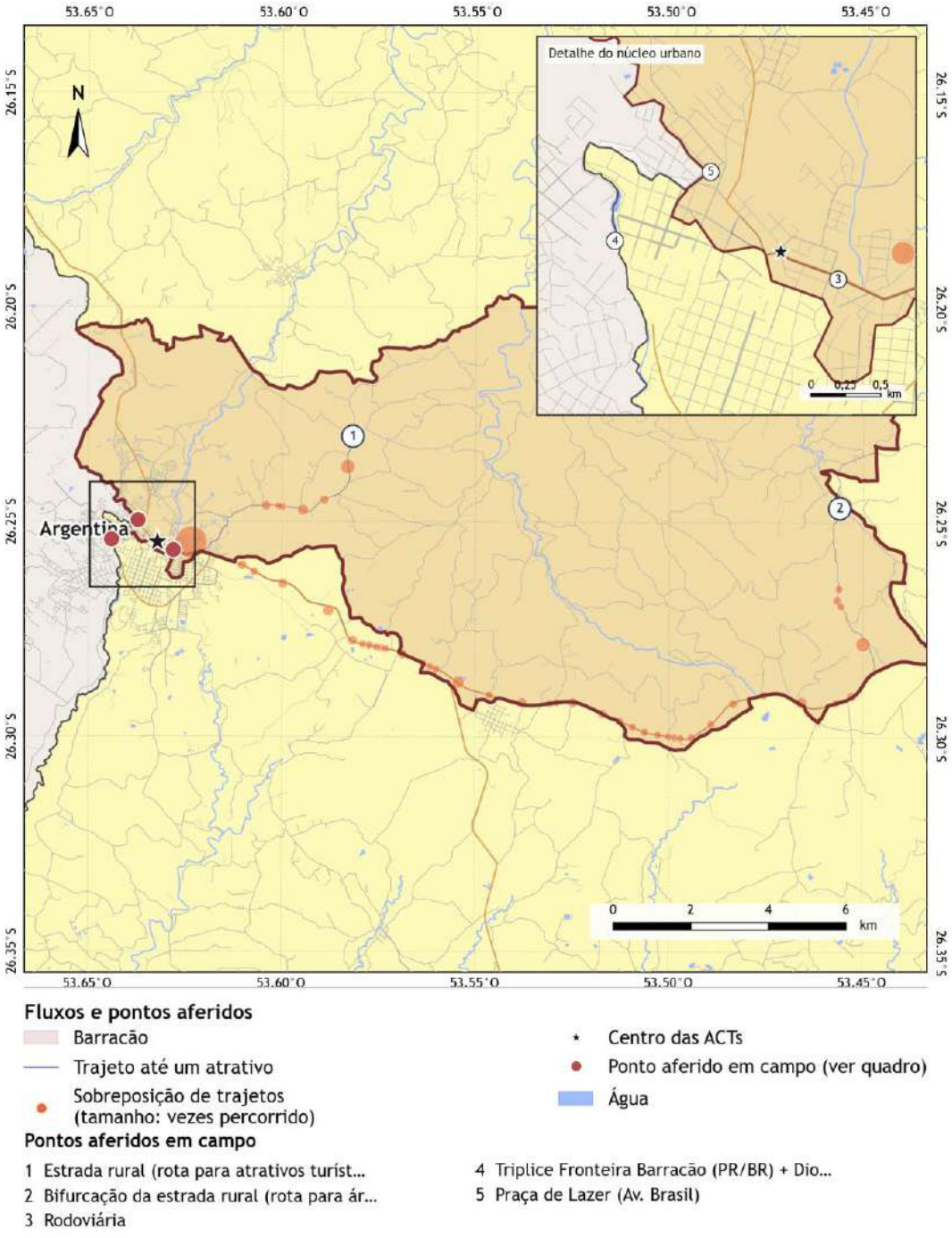
Fonte: Itaipu Parquetec (2026). Nota: O tempo é estimativa a 30 km/h, velocidade urbana média, e não inclui estacionamento nem espera.

Os cinco trajetos entre o centro da oferta a cada e os atrativos totalizam 43,3 km pela malha viária, com extensão média de 8,7 km por percurso. Esse valor supera a distância média em linha reta, de 6,1 km, tendo em vista que os trajetos acompanham o desenho da rede viária. A distribuição dos percursos não é uniforme: diferentes trajetos convergem e compartilham determinados segmentos da malha.

O ponto de maior sobreposição reúne os cinco trajetos, enquanto oito dos 47 agrupamentos identificados apresentam frequência superior à média. Esses resultados identificam os segmentos da rede com maior recorrência dos trajetos analisados entre o centro da oferta e os atrativos do município.

O Mapa 48 apresenta a relação entre os agrupamentos de maior sobreposição e os pontos selecionados para avaliação de campo.

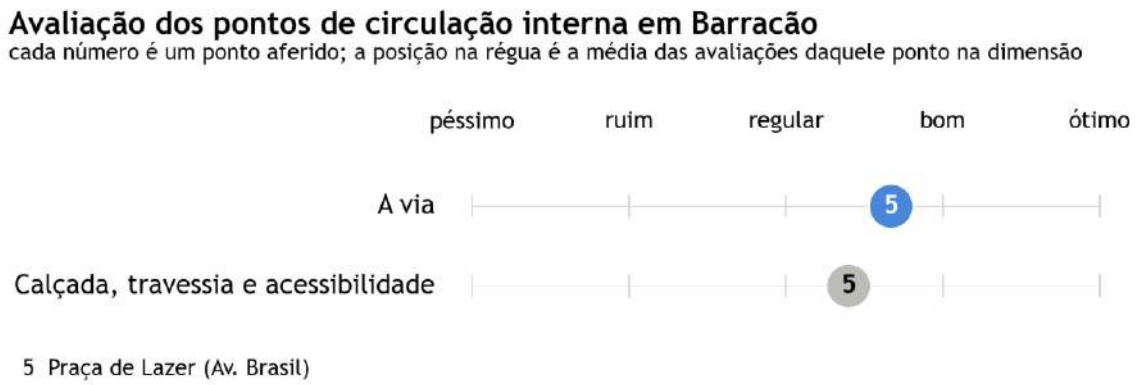
Mapa 48 - Sobreposição dos trajetos e pontos aferidos em Barracão



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

A avaliação de campo do ponto de circulação interna é apresentada na figura seguinte.

Figura 104 - Avaliação dos pontos de circulação interna em Barracão



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Nota: Escalas originalmente invertidas foram normalizadas, de modo que valores mais elevados correspondam a melhores avaliações.

No ponto de circulação interna avaliado, localizado na Praça de Lazer (Av. Brasil), a via recebeu resultado superior ao conjunto composto por calçada, travessia e acessibilidade. O resultado indica condições relativas mais favoráveis à circulação de veículos do que aos deslocamentos a pé, naquele local.

Esses resultados destacam os trechos em que as condições de circulação de pedestres e de acesso aos atrativos demandam maior atenção.

Como a avaliação contempla um único ponto, o resultado caracteriza especificamente a Praça de Lazer e não deve ser generalizado para o conjunto da malha viária interna de Barracão.

Os quatro pontos de circulação caracterizados estão localizados em vias de pista simples, com pavimentos de asfalto ou paralelepípedo. Durante as visitas, foi registrada a presença de veículos de carga em um dos pontos; não foram observados veículos de turismo. Como se trata de observação pontual, esses registros caracterizam as condições encontradas no momento do levantamento, sem representar a totalidade dos fluxos ao longo do tempo.

Figura 105 - Que via é essa: os pontos de circulação de Barracão

Que via é essa: os pontos de circulação de Barracão

o papel na malha vem da base cartográfica; pavimento e faixas, do levantamento em campo;
o fluxo e sua composição são o que a equipe registrou durante a visita ao ponto

	papel na malha	pavimento	fluxo	tráfego registrado na visita: leves	carga	coletivo	turismo
#1▫Estrada rural (rota para atrativos turísticos rurais)	local de ligação	Paralelepipedo · 1 faixa	1	●	○	○	○
#2▫Bifurcação da estrada rural (rota para área rurais)	não pavimentada	Asfalto · 1 faixa	1	●	○	○	○
#4▫Triplice Fronteira Barracão (PR/BR) + Dionísio Cerqueira (S...	arterial primária	Asfalto · 1 faixa	3	●	●	○	○
#5▫Praça de Lazer (Av. Brasil)	coletora	Asfalto · 1 faixa	2	●	○	○	○

● registrado na visita ○ não registrado fluxo: intensidade na hora da visita, de 1 a 5

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo e de OpenStreetMap (2026).

Nota: O tráfego registrado corresponde a uma observação pontual; a ausência de registro de determinado tipo de veículo não significa que ele não circule pela via.

A Figura 106 reúne registros das vias internas avaliadas em Barracão.

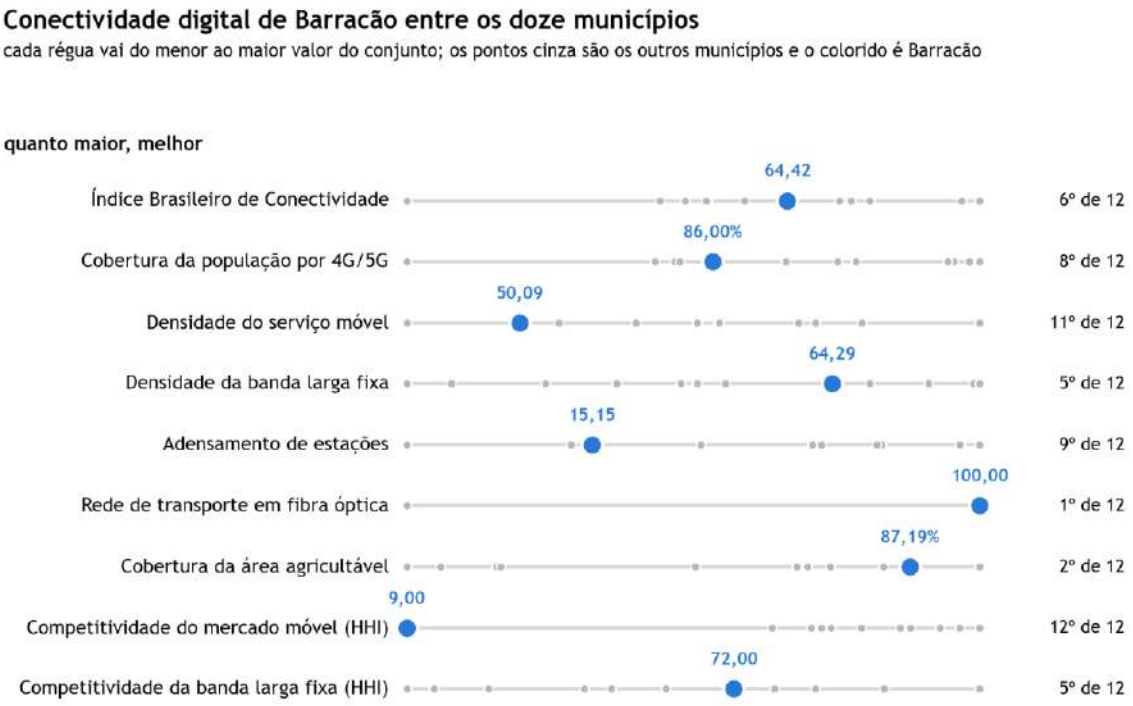
Figura 106 - Vias internas de Barracão



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

A Figura 107 apresenta a posição de Barracão entre os 12 municípios analisados nos indicadores de conectividade digital. O município dispõe de rede de transporte em fibra óptica, condição comum a 11 dos 12 municípios e ocupa a 6ª posição no Índice Brasileiro de Conectividade, a 8ª na cobertura da população por redes 4G/5G, a 11ª na densidade do serviço móvel e a 9ª no adensamento de estações (ANATEL, 2026).

Figura 107 - Conectividade digital de Barracão entre os 12 municípios



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ANATEL (2026).

Nota: Competitividade (HHI): inverso do índice de Herfindahl-Hirschman; valor maior indica mercado mais competitivo.

A oferta de serviços digitais de apoio ao visitante em Barracão apresenta diferenças entre os segmentos de mobilidade e de atendimento às necessidades durante a permanência. No transporte por aplicativo, nenhuma das plataformas nacionais consultadas, 99 e Uber, inclui o município em sua lista de cidades atendidas (99 Tecnologia, 2026; Uber, 2026), e não foi identificada a operação de aplicativo local de mobilidade. Nos pontos de chegada avaliados, a visita de campo registrou a presença de ponto de táxi na rodoviária, constituindo uma alternativa de deslocamento para os visitantes que chegam ao município.

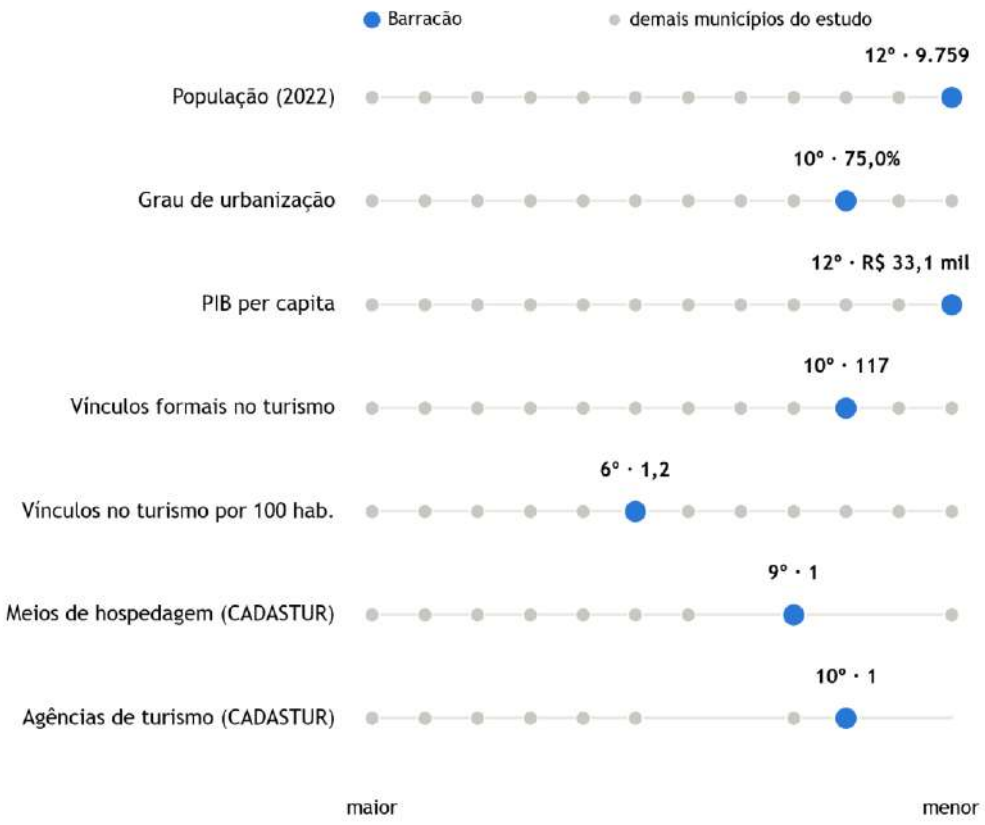
4.1.5.3. Barracão no contexto regional

Barracão situa-se no extremo do eixo que parte de Cascavel pela BR-163 e articula o Sudoeste do Paraná à fronteira com a Argentina e ao oeste de Santa Catarina.

Com Dionísio Cerqueira e Bernardo de Irigoyen, na Argentina, o município forma um conjunto transfronteiriço e interestadual em que a experiência do visitante se constrói entre as três cidades, e o posto de fronteira avaliado em campo nesse conjunto situa-se em Dionísio Cerqueira.

Entre os 12 municípios analisados (Figura 108), Barracão ocupa a 6ª posição em vínculos formais no turismo por habitante; a 9ª em número de meios de hospedagem; a 10ª em grau de urbanização, vínculos formais nas ACTs e número de agências de turismo; e a última posição em população e PIB per capita (IBGE, 2023d, 2025; RAIS, 2025; CADASTUR, 2022).

Figura 108 - Posição de Barracão entre os 12 municípios do estudo



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em IBGE (Censo 2022 e PIB dos Municípios), RAIS e CADASTUR.

4.1.5.4. Gargalos e potenciais

Os gargalos de maior impacto relacionam-se à fronteira e ao acesso rodoviário. Segundo a gestão municipal, as aduanas de pedestres e de cargas formam filas extensas no verão, nos fins de semana, com o turismo de compras; e no inverno, com a procura por vinhos e gastronomia; e o trecho da BR-163 entre Santo Antônio do Sudoeste e Barracão, que inclui a Serra do BNH, concentra intenso fluxo de caminhões ligado às aduanas, sem projeto de duplicação ou terceira faixa confirmado. Na divisa seca com Dionísio Cerqueira, faltam calçadas, barreiras de proteção ao pedestre e iluminação, e, na área comercial, há disputa por vagas nos períodos de maior movimento (informação verbal)[16].

No único ponto de desembarque avaliado não foram identificados os seguintes itens: CAT, indicação dos atrativos, mapas, rampa, piso tátil, vagas reservadas para PCD, linhas de ônibus urbano e integração com países vizinhos. As lacunas concentram-se, portanto, em informação ao visitante, acessibilidade e integração com o transporte local e transfronteiriço.

Entre as potencialidades identificadas, o ponto avaliado dispõe de Wi-Fi público, telefonia móvel, sanitário acessível, atendimento prioritário, ponto de táxi e estacionamento para ônibus de turismo. Somam-se a essas condições a contiguidade urbana com Dionísio Cerqueira e a proximidade de Bernardo de Irigoyen. Esses elementos constituem uma base existente para qualificar a informação ao visitante, os serviços de apoio e a articulação dos deslocamentos no espaço fronteiriço.

[16] Informação fornecida pela gestão municipal de Barracão (Secretaria de Indústria, Comércio e Turismo) em entrevista concedida à equipe do projeto em agosto de 2026 (ver Apêndice A).

Figura 109 - O que o visitante encontra ao desembarcar em Barracão



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Entre os itens contemplados nas fichas de cada ponto de circulação, não houve registro positivo de iluminação para pedestres, semáforo sonoro, ciclovia, sinalização turística ou ponto de táxi. A recorrência dessas ausências nos pontos em que os itens foram aferidos evidencia fragilidades na infraestrutura destinada à circulação, à orientação e ao apoio ao usuário.

Figura 110 - O que a via oferece a quem circula por Barracão



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Os segmentos que o Produto 3 associa ao município, em articulação com Dionísio Cerqueira, são a experiência de fronteira e os turismos cultural, rural e de eventos, com uma demanda de compras e de gastronomia já consolidada na tríplice fronteira.

4.1.5.5. Obras e intervenções previstas

Para Barracão, as intervenções identificadas concentram-se no acesso rodoviário pela BR-163 e pela BR-280 e em diretrizes do Plano Diretor (Quadro 16).

Quadro 16 - Empreendimentos e intervenções que incidem sobre o acesso e a circulação em Barracão (PR)

Empreendimento	Esfera	Situação	Investimento	Fonte
Adequação da BR-163/SC, São Miguel do Oeste-divisa SC/PR (ID 2104), com aporte estadual	Federal, com aporte estadual	Em execução	R$ 320,5 milhões (federal) e R$ 100 milhões (estadual)	Brasil, 2026d; Santa Catarina, 2021
Adequação da BR-163/PR, Marmelândia-Barracão (ID 2572)	Federal	Estudo e projeto; obras informadas como em andamento em Capanema	Não informado	Brasil, 2026d; informação verbal
Melhoria da BR-163 entre Santo Antônio do Sudoeste e Barracão, incluindo a Serra do BNH (duplicação, terceira faixa e acostamento)	Federal	Demanda; sem projeto nem execução confirmados	Não informado	Informação verbal
Pavimentação do trecho BR-280-São Roque-Linha Nova	Municipal	Em execução; ordem de serviço em 5 maio 2026	Cerca de R$ 5,5 milhões	Barracão, 2026a; informação verbal
Pavimentação da BR-280 ao distrito de Siqueira Belo (cerca de 7 km)	Não confirmada	Concluída	Superior a R$ 6 milhões	Informação verbal
Infraestrutura de transporte e acessibilidade de cargas (Plano Diretor)	Municipal	Diretriz, sem cronograma	Não informado	Barracão, 2024
Sistema de Mobilidade Urbana e adequação viária (Plano Diretor)	Municipal	Previsto, sem cronograma	Não informado	Barracão, 2024
Ciclovia ligando as diferentes zonas do município (Plano Diretor)	Municipal	Diretriz, sem cronograma	Não informado	Barracão, 2024; informação verbal
Revitalização da faixa de fronteira: calçadas, barreiras de proteção e iluminação na divisa com Dionísio Cerqueira	Municipal	Planejada, sem projeto, recurso ou prazo	Não informado	Informação verbal
Reorganização do fluxo na área comercial: vias de mão única e estacionamentos	Municipal	Proposta	Não informado	Informação verbal
Terminal Rodoviário Único da Tríplice Fronteira (Consórcio Intermunicipal da Fronteira)	Municipal, via consórcio	Em estruturação; local, recurso e prazo não informados	Não informado	Informação verbal
Aduanas de pedestres e de cargas	Federal	Gargalo declarado: saturação em alta temporada	Não se aplica	Informação verbal

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base nas fontes indicadas na última coluna.

A adequação da BR-163 em Santa Catarina, entre São Miguel do Oeste e a divisa com o Paraná, está em execução, com R$ 320,5 milhões federais e aporte estadual de R$ 100 milhões (Brasil, 2026d; Santa Catarina, 2021), e, no lado paranaense, a adequação entre Marmelândia e Barracão consta como estudo e projeto (Brasil, 2026d). Na malha municipal, a pavimentação entre a BR-280, São Roque e Linha Nova está em execução desde maio de 2026, com cerca de R$ 5,5 milhões (Barracão, 2026a).

O Plano Diretor estabelece diretrizes para o sistema de mobilidade urbana, o transporte de cargas e uma ciclovia entre as diferentes zonas do município, sem cronograma (Barracão, 2024). O Terminal Rodoviário Único da Tríplice Fronteira, em estruturação pelo Consórcio Intermunicipal da Fronteira, ainda não tem local, recurso nem prazo definidos (informação verbal).

4.1.6. Dionísio Cerqueira (SC)

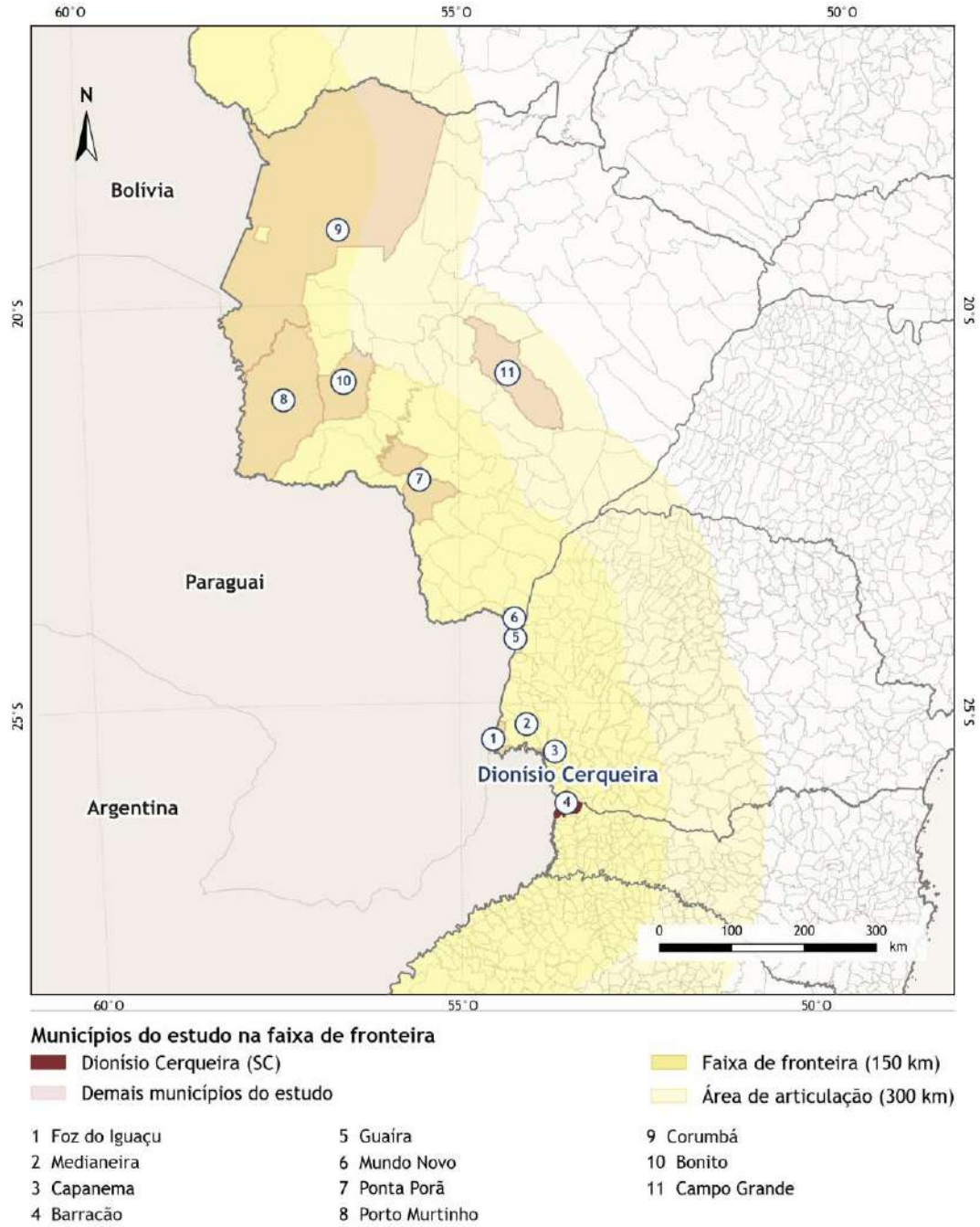
Dionísio Cerqueira possui 15.008 habitantes em uma área territorial de 378,8 km², com 76,7% da população residente em área urbana (IBGE, 2023d). No Mapa do Turismo Brasileiro, o município encontra-se classificado como município com oferta turística complementar (MTur, 2026)[17]. Dionísio Cerqueira registra ainda 128 vínculos formais nas ACTs (RAIS, 2025) e conta com um meio de hospedagem cadastrado no CADASTUR, no recurso mais recente disponível nos dados abertos, referente ao primeiro trimestre de 2022 (CADASTUR, 2022).

O Mapa 49 situa o município no extremo noroeste de Santa Catarina, a 516 km de Florianópolis em linha reta. Dionísio Cerqueira integra a Região Geográfica Imediata de São Miguel do Oeste, inserida na Região Geográfica Intermediária de Chapecó (IBGE, 2017) e está localizada na faixa de fronteira internacional, com limite territorial junto e faz divisa com a Argentina. Entre os demais municípios do estudo, Barracão é o mais

[17]Por se tratar de uma ferramenta dinâmica, sujeita a atualizações, recomenda-se consultar a versão vigente para confirmar a categoria no momento da leitura.

próximo por via rodoviária; as áreas urbanas são contíguas e o percurso entre seus centros leva de menos de cinco minutos (OpenStreetMap, 2026).

Mapa 49 - Os 12 municípios na faixa de fronteira, com Dionísio Cerqueira (SC) em destaque



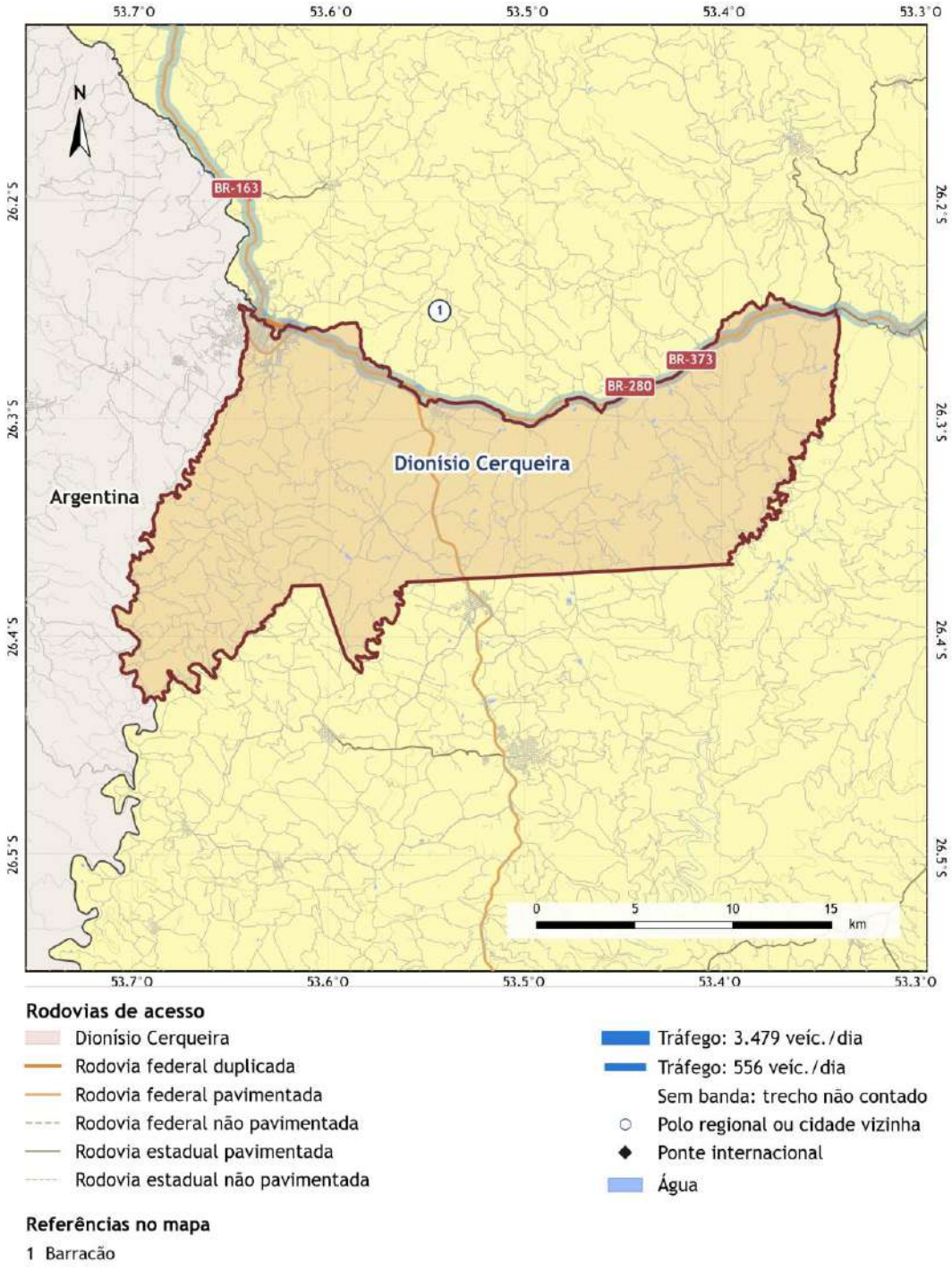
Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em IBGE (malha municipal 2025 e polígono da Faixa de Fronteira de 150 km).

4.1.6.1. Como o turista chega

Entre os modos de chegada analisados, Dionísio Cerqueira dispõe de acesso rodoviário e travessia internacional terrestre (DNIT, 2026b; ANTT, 2025). O município não possui aeroporto com voo regular de passageiros, navegação de uso turístico nem transporte ferroviário.

O Mapa 50 apresenta os principais acessos rodoviários ao município. A BR-163 percorre 20,6 km no território municipal, enquanto a BR-280 e a BR-373 compartilham o mesmo traçado por 11,9 km. Não há rodovias estaduais que atravessem o município (DNIT, 2021, 2026b).

Mapa 50 - Rodovias de acesso a Dionísio Cerqueira



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em DNIT, SNV e CIDE.

Nota: A espessura da banda de tráfego aumenta com o volume médio diário de veículos. Os valores da legenda são referências de escala; o maior corresponde ao trecho de maior volume no recorte do mapa, que pode estar fora do município.

No trecho de maior movimentação próximo ao município, no segmento da BR-280 cadastrado no lado paranaense, entre o entroncamento com a BR-163, na divisa SC/PR, e o acesso a Dionísio Cerqueira, a rodovia registra 3.353 veículos por dia, dos quais 1.040 são veículos comerciais, correspondendo a 31% do fluxo total (DNIT, 2026a). A participação expressiva de veículos comerciais evidencia a coexistência de transporte de cargas com os demais fluxos rodoviários no principal eixo de acesso ao município.

Figura 111 - Imagem de divulgação turística de Dionísio Cerqueira



Fonte: Marco das Três Fronteiras (Dionísio Cerqueira, 2016).

O Quadro 17 apresenta a qualificação das duas vias de chegada ao município quanto ao tipo de pista, à manutenção, ao acostamento, à iluminação e à sinalização.

Quadro 17 - Qualificação das vias de chegada a Dionísio Cerqueira

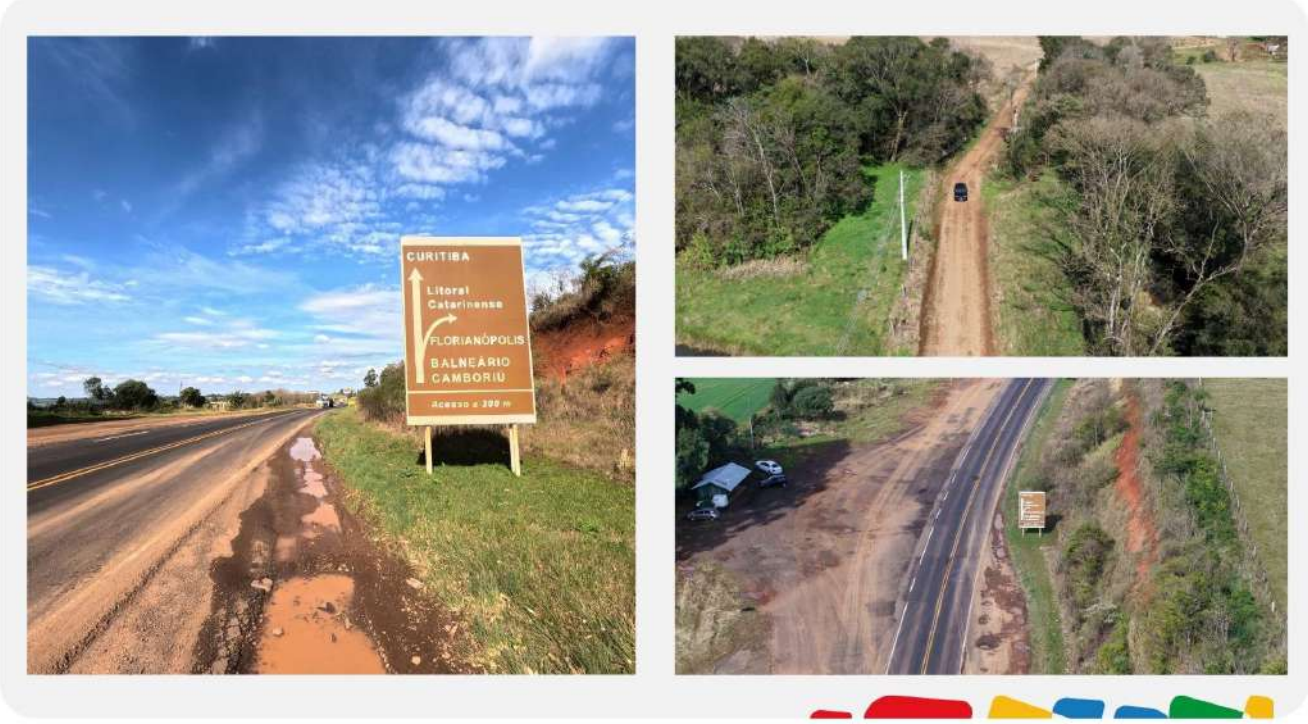
Ponto	Pista	Manutenção	Acostamento	Iluminação	Sinalização de trânsito	Sinalização de turismo	Sinalização para pedestres
#1 BR-280 e BR-163 (rodovias federais)	Asfalto, simples	3 de 5	Não	Não	vertical e horizontal	Sim	—
#2 Linha Toldo, estrada rural sul	Terra batida, simples	3 de 5	Não	Não	sem sinalização	Não	—

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Nota: O travessão indica item que o formulário não cobriu naquele ponto: a sinalização para pedestres, por exemplo, só é perguntada onde há calçada.

A manutenção recebeu nota 3, em escala de 1 a de 5 em todas as vias avaliadas. Nenhuma delas dispõe de acostamento nem iluminação. A sinalização turística foi identificada no acesso pelas vias rodoviárias federais, mas não na linha Toldo. A Figura 112 reúne os registros das vias externas avaliadas.

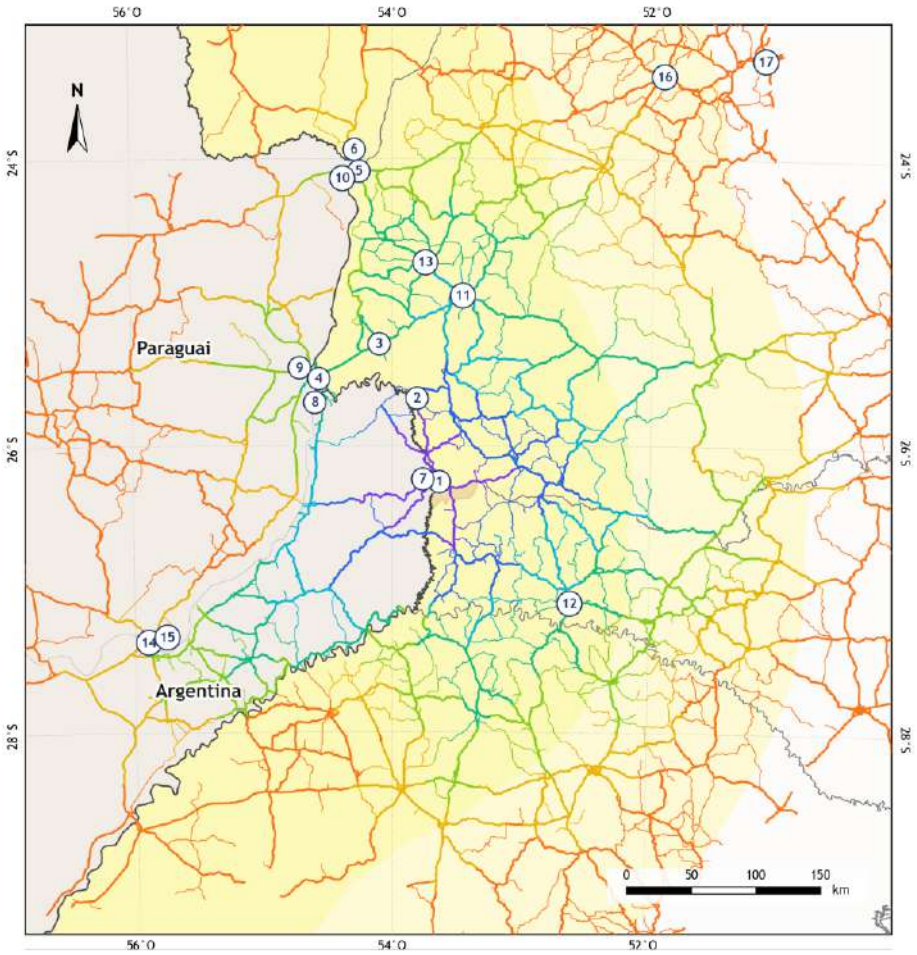
Figura 112 - Vias externas de Dionísio Cerqueira



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

O Mapa 51 representa essa malha viária em termos de tempo de deslocamento, enquanto a tabela que o acompanha apresenta os dados detalhados por município. Cada percurso foi calculado duas vezes sobre a malha viária do OpenStreetMap (2026), uma considerando os limites de velocidade sinalizados e outra utilizando as velocidades de circulação estimadas. A comparação entre os dois cenários estabelece uma faixa de tempo para cada percurso.

Mapa 51 - Tempo de viagem por estrada desde Dionísio Cerqueira



Tempo de viagem por estrada

- Origem (Dionisio Cerqueira)
- Até 1 h
- 1 a 2 h
- 2 a 3 h
- 3 a 4 h
- 4 a 5 h
- 5 a 6 h
- 6 a 8 h
- Município do estudo (ver quadro)
- Cidade fronteiriça (ver quadro)
- Cidade de referência (ver quadro)

Tempo de viagem (no limite da via, em circulação)
1 a 6: municípios do estudo · 7 a 10: cidades fronteiriças · 11 em diante: cidades de referência

1 Barracão – 0h01
2 Capanema – 1h05-1h13
3 Medianeira – 2h45-3h31
4 Foz do Iguaçu – 3h11-3h46
5 Guaíra – 3h40-4h32
6 Mundo Novo – 4h03-4h56
7 Bernardo de Irigoyen (AR) – 0h02
8 Puerto Iguazú (AR) – 3h02-3h36
9 Ciudad del Este (PY) – 3h16-3h51
10 Salto del Guairá (PY) – 4h01-4h53
11 Cascavel – 2h16-2h49
12 Chapecó – 2h40-2h56
13 Toledo – 2h35-3h11
14 Posadas (AR) – 4h33-5h08
15 Encarnación (PY) – 4h38-5h16
16 Maringá – 4h58-6h27
17 Londrina – 6h01-7h47

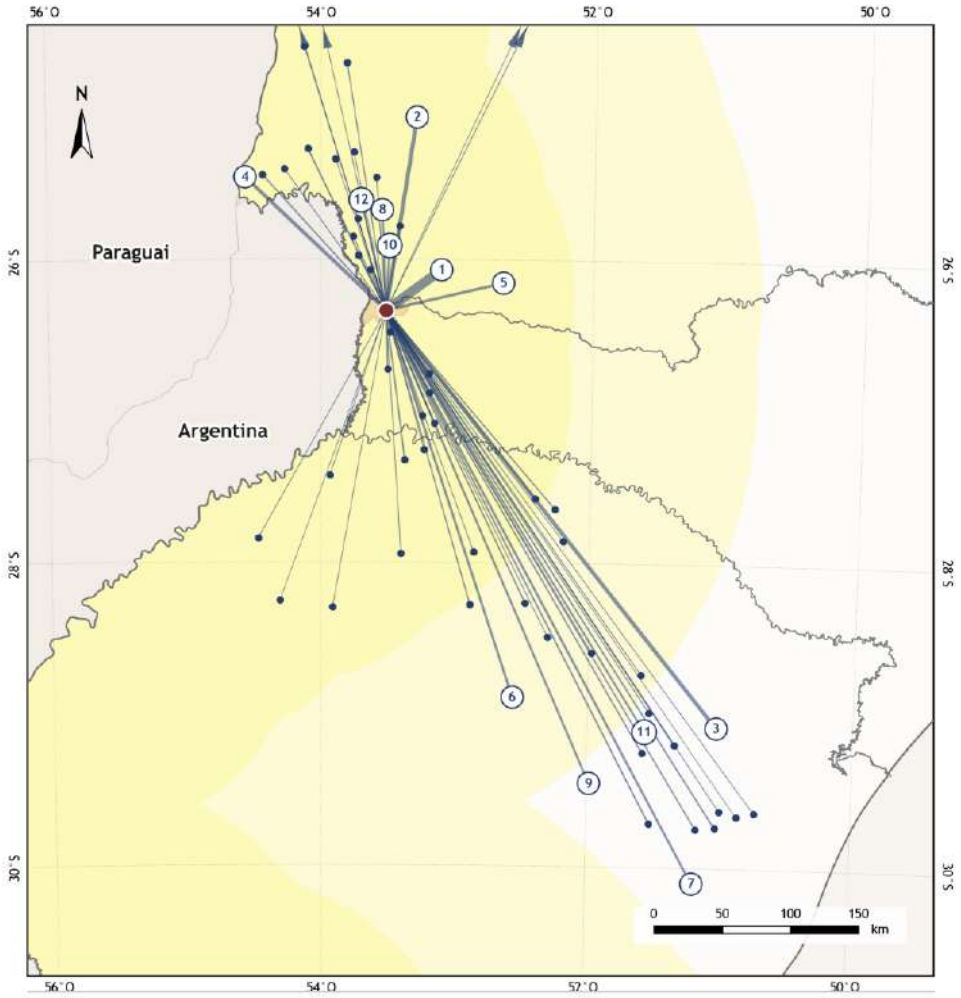
Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em OpenStreetMap.

Considerando o limite de até duas horas de deslocamento, o alcance rodoviário contempla apenas Barracão e Capanema entre os municípios do estudo. O deslocamento até Florianópolis, por sua vez, varia entre 9 h 04 min e 10 h 44 min.

No contexto transfronteiriço, Bernardo de Irigoyen, na Argentina, está a aproximadamente dois minutos de percurso rodoviário, desconsiderado os tempos de espera nos postos de controle e na aduana.

Em 2025, foram emitidas 38.611 passagens de ônibus interestaduais com origem ou destino em Dionísio Cerqueira, distribuídas em 107 ligações diretas. As dez principais ligações concentram 79,2% desse total (ANTT, 2025), conforme detalhado no Mapa 52.

Mapa 52 - Ligações diretas por ônibus a partir de Dionísio Cerqueira



Ligações por ônibus

- Dionísio Cerqueira
- Ligação direta (espessura: passagens)
- Demais ligações diretas (sem número)
- Linha estadual (oferta ClickBus, partidas/dia)
- Linha internacional (oferta do terminal)
- Seta na moldura: ligação fora do recorte
- Faixa de fronteira (150 km)

Ligações com serviço regular levantado

1 Francisco Beltrão/PR – 15.914 passagens
2 Cascavel/PR – 3.181 passagens
3 Caxias do Sul/RS – 2.926 passagens
4 Foz do Iguaçu/PR – 2.452 passagens
5 Pato Branco/PR – 1.564 passagens
6 Soledade/RS – 1.063 passagens
7 Porto Alegre/RS – 964 passagens
8 Realeza/PR – 857 passagens
9 Lajeado/RS – 844 passagens
10 Ampére/PR – 805 passagens
11 Bento Gonçalves/RS – 644 passagens
12 Capanema/PR – 446 passagens

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ANTT (bilhetagem 2025) e ClickBus (oferta, setembro de 2026).

Na distribuição por unidade da federação, o Paraná concentra 71,3% das passagens, seguido do Rio Grande do Sul, com 26,5%. A Figura 113 apresenta a infraestrutura do terminal rodoviário de Dionísio Cerqueira.

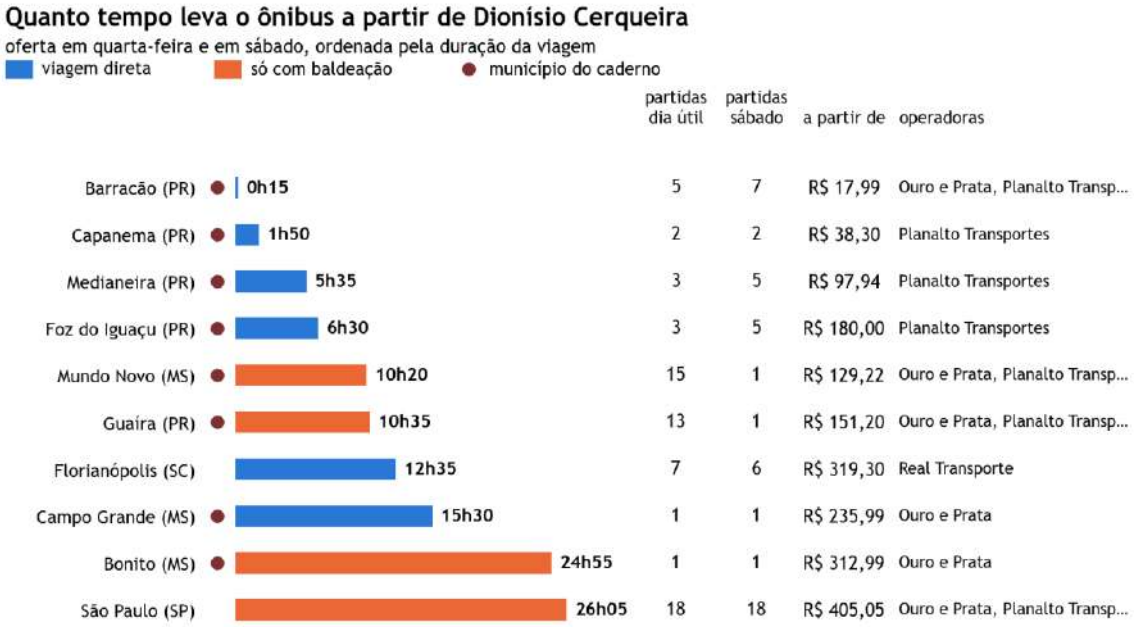
Figura 113 - Infraestrutura de acesso turístico: rodoviária de Dionísio Cerqueira



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

A Figura 114 apresenta as características das viagens de ônibus disponíveis para venda a partir de Dionísio Cerqueira na plataforma consultada em setembro de 2026 (ClickBus, 2026b). Diferentemente do Mapa 52, que representa o movimento de passageiros registrado em 2025, a figura reúne toda a oferta disponível no momento da consulta, incluindo viagens diretas e aquelas que exigem baldeação. Entre os deslocamentos com duração inferior a quatro horas, aparecem Barracão (15 min) e Capanema (1 h 50 min). Na ligação com Capanema, o tempo de viagem de ônibus corresponde a aproximadamente 1,6 vez o tempo estimado para deslocamento de carro calculado sobre a malha viária (OpenStreetMap, 2026).

Figura 114 - Viagens de ônibus à venda a partir de Dionísio Cerqueira, por destino



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ClickBus (setembro de 2026).

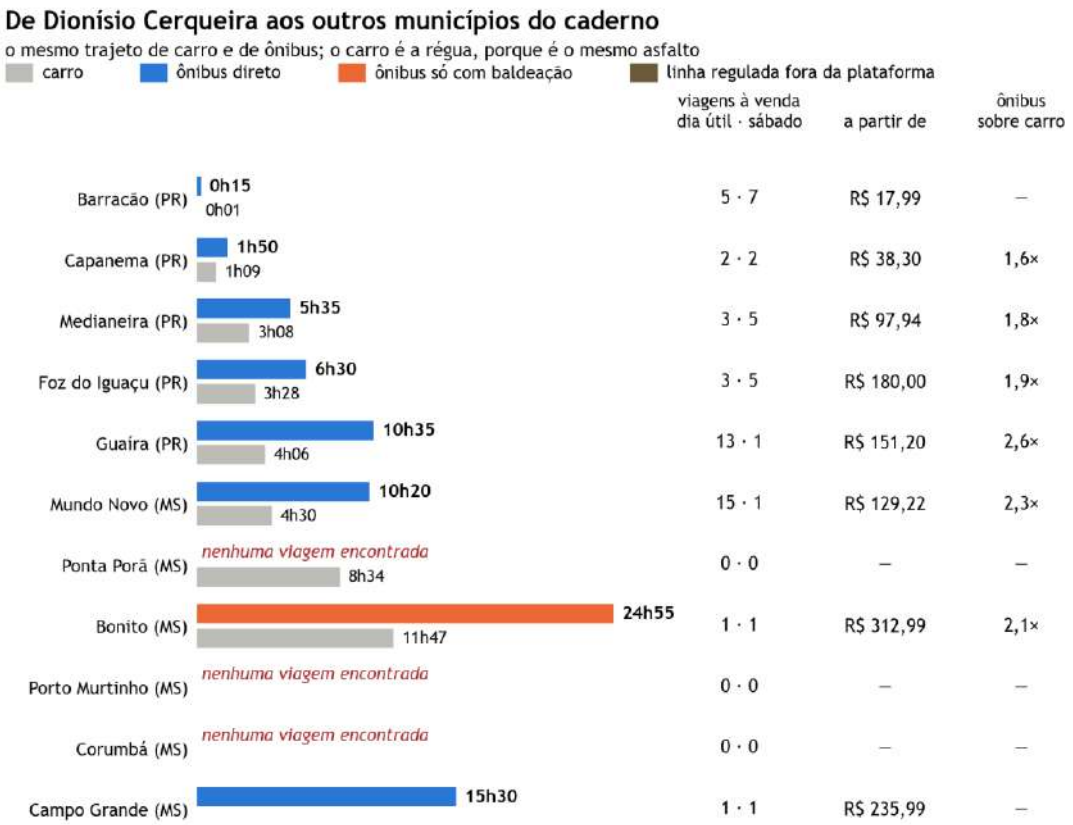
Nota: Preço da tarifa mais barata encontrada, com taxa de embarque.

Nas viagens de longa distância, os destinos também se diferenciam pela frequência das partidas. Florianópolis dispõe de sete partidas em dia útil, Medianeira, de três e Campo Grande de apenas uma.

4.1.6.1.1. A ligação com os municípios analisados

Entre os 11 municípios do estudo (Figura 115), apenas Barracão apresenta conexão por ônibus com duração inferior a uma hora, com cinco partidas em dia útil e tempo aproximado de 15 minutos. Para os dez municípios restantes, a oferta de transporte rodoviário coletivo apresenta diferentes condições de conexão e disponibilidade na plataforma consultada em setembro (ClickBus, 2026b): cinco dispõem de linha direta; dois são acessíveis mediante baldeação; e, para três, não foram encontradas viagens nas datas de pesquisadas.

Figura 115 - Tempo de viagem de Dionísio Cerqueira aos outros municípios do estudo



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ClickBus (oferta, setembro de 2026) e em isócronas sobre a malha do OpenStreetMap.

Nota: A indicação “nenhuma viagem encontrada” significa que a plataforma não ofereceu viagem para o destino em nenhuma das duas datas consultadas: 30 de setembro (quarta-feira) e 3 de outubro de 2026 (sábado).

Para Bonito, o deslocamento por ônibus exige baldeação, resultando em aproximadamente 25 horas de viagem de ônibus, enquanto o percurso de carro leva de 10 h 29 min a 13 h 04 min. A ausência de uma conexão direta amplia o tempo de viagem ao incorporar o deslocamento até o ponto de conexão e o período de espera entre os serviços. Nas ligações diretas, a duração da viagem de ônibus varia aproximadamente 1,6 vez o tempo de carro, para Capanema, a 2,6 vezes, para Guaíra. Para Bonito, essa relação é de 2,1 vezes.

No terminal rodoviário do município (Figura 116), a visita de campo identificou placas de orientação interna e informações sobre linhas entre os elementos de orientação e informação avaliados. Quanto às condições de acesso e segurança, foram registrados áreas específicas para embarque e desembarque e câmeras de monitoramento.

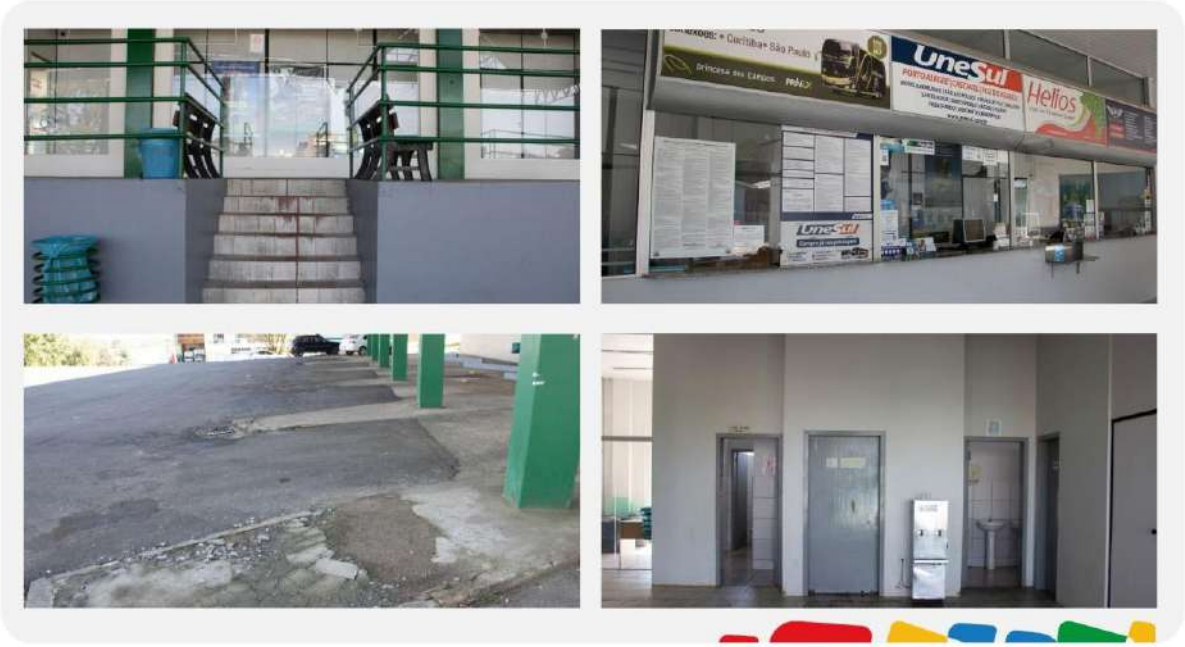
Figura 116 - Serviços e orientação no terminal rodoviário de Dionísio Cerqueira



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Na visita de campo, não foram registrados 11 dos itens avaliados: CAT, painéis de partidas e chegadas, identificação das plataformas, informações sobre horários, autoatendimento de passagens, proteção climática, fraldário, loja de souvenirs, caixa eletrônico, estacionamento para automóveis e presença visível de profissionais de segurança. A Figura 117 reúne registros de aspectos da internos do terminal rodoviário.

Figura 117 - Aspectos internos do terminal rodoviário de Dionísio Cerqueira



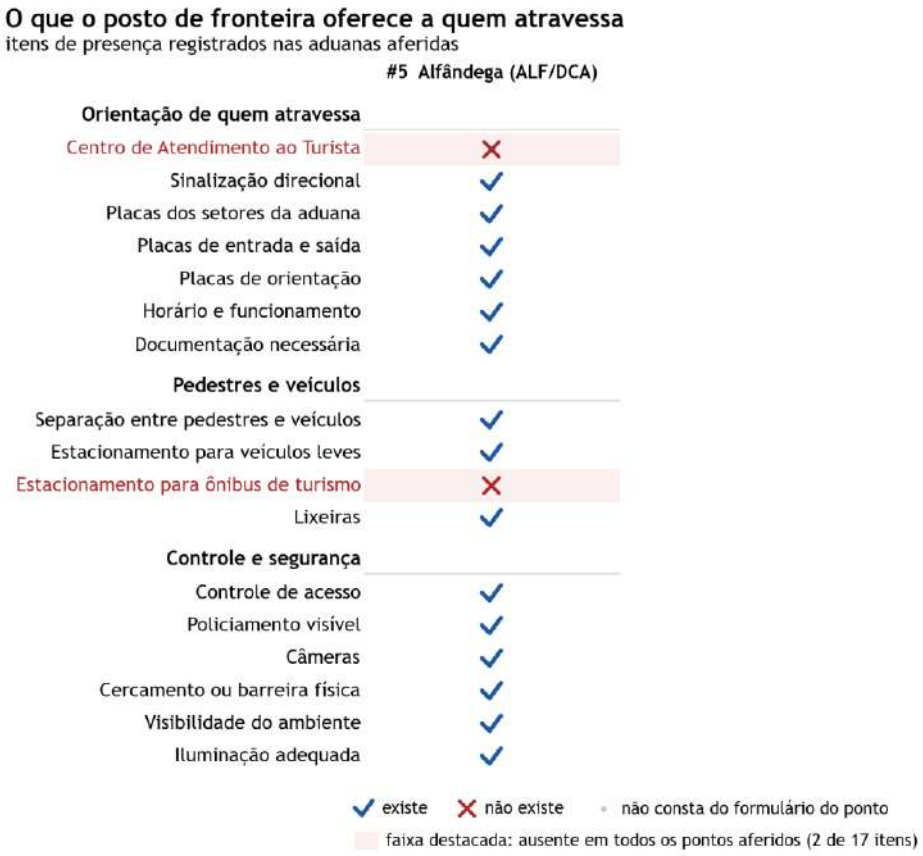
Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Embora não inviabilizem o embarque, essas ausências reduzem as condições de orientação, permanência e apoio ao usuário no terminal. As principais lacunas concentram-se na informação ao passageiro, nos serviços complementares e na estrutura de apoio a diferentes perfis de usuários.

4.1.6.1.2. A travessia internacional

A avaliação de campo contemplou um posto de fronteira no município: a Alfândega de Dionísio Cerqueira (ALF/DCA, #5). A Figura 118 sintetiza os itens de infraestrutura e serviço observados, enquanto a Figura 119 apresenta registro do local.

Figura 118 - O que o posto de fronteira oferece a quem atravessa em Dionísio Cerqueira



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Figura 119 - Alfândega de Dionísio Cerqueira



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Entre os itens de orientação, circulação e controle da ficha do posto de fronteira, não foram identificados o CAT e o estacionamento para ônibus de turismo. A Figura 120 reúne registros complementares da infraestrutura da Alfândega de Dionísio Cerqueira.

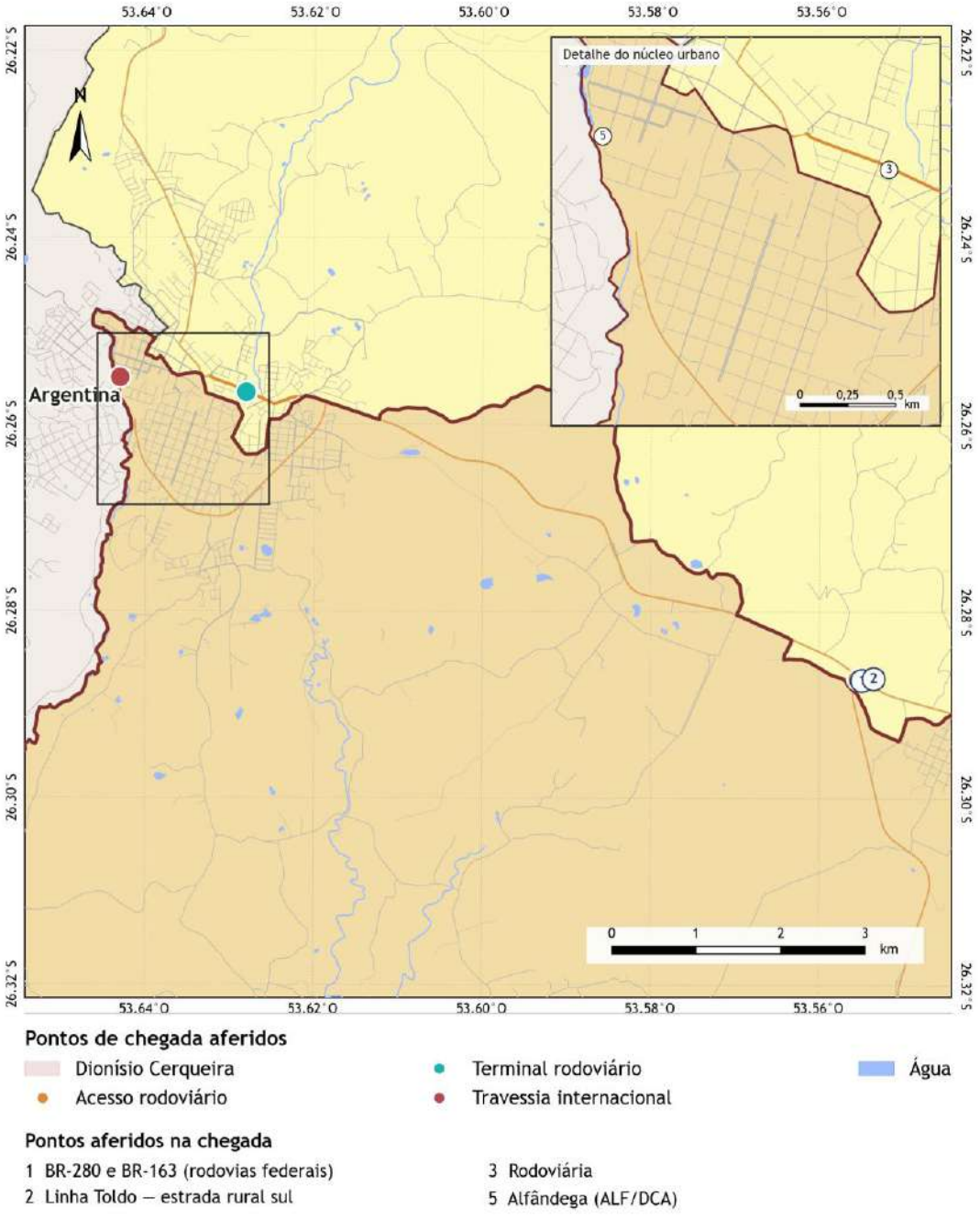
Figura 120 - Aspectos relacionados à Alfândega de Dionísio Cerqueira

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).



O Mapa 53 localiza cada um dos pontos de chegada avaliados em campo.

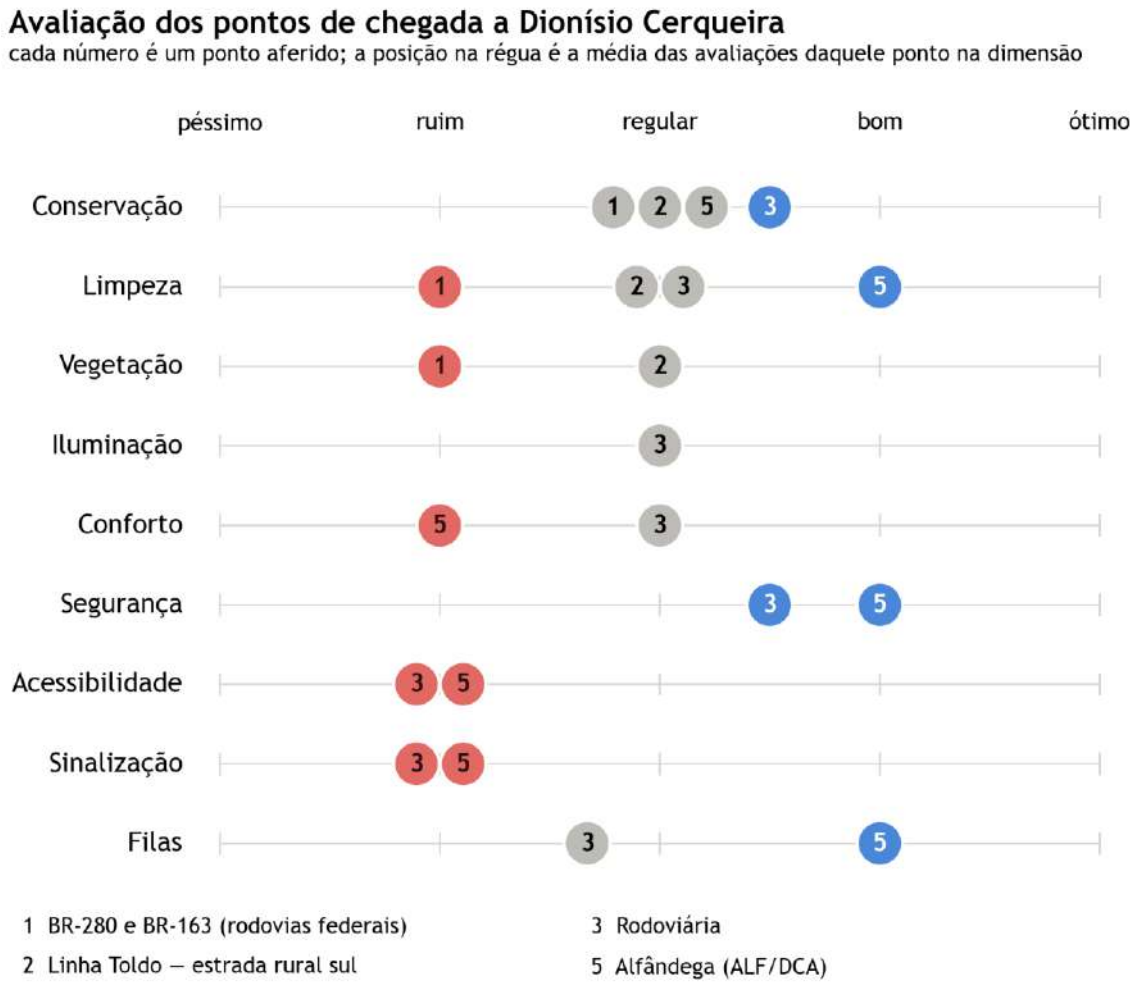
Mapa 53 - Pontos aferidos na chegada a Dionísio Cerqueira



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

A Figura 121 apresenta a classificação atribuída a cada ponto, utilizando a mesma escala da ficha de campo. A numeração é mantida no mapa, na figura e nas fichas completas, permitindo relacionar a localização de cada ponto aos respectivos resultados da avaliação.

Figura 121 - Avaliação dos pontos de chegada a Dionísio Cerqueira



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Nota: As escalas invertidas da ficha do terminal rodoviário (extensão das filas e sensação de segurança) foram normalizadas, de modo que valores mais elevados correspondam a melhores avaliações.

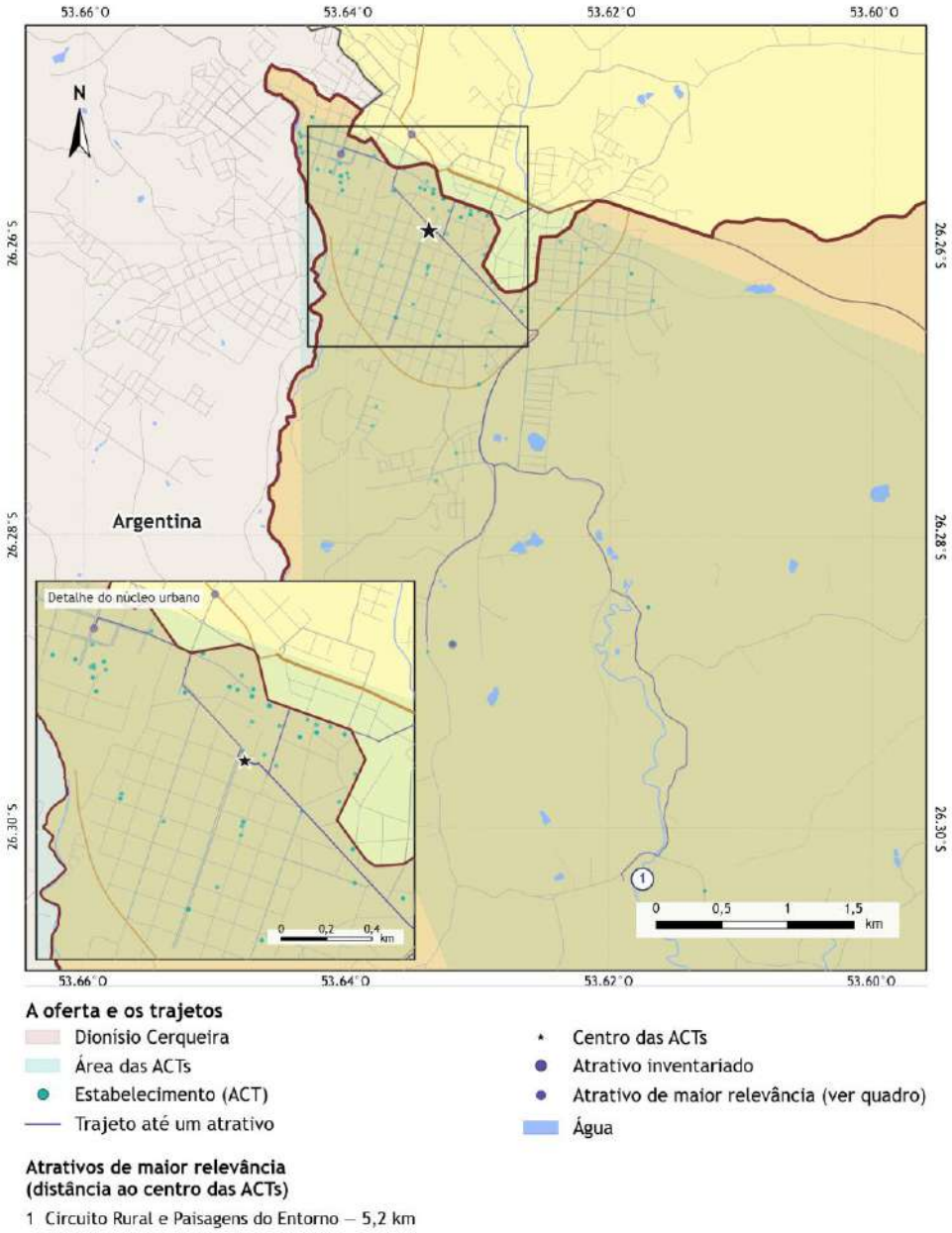
Considerando as médias obtidas nos pontos em que cada dimensão avaliada, os menores resultados correspondem à acessibilidade (2,0), à sinalização (2,0) e à vegeta-

ção (2,5), enquanto filas e segurança apresentam as maiores médias. A ausência de marcador não corresponde a uma avaliação baixa, mas indica que a dimensão não foi contemplada na ficha de aplicada naquele ponto e, portanto, não recebeu nota.

4.1.6.2. Como o turista se desloca

Os 153 estabelecimentos georreferenciados das ACTs, que correspondem a uma amostra de metade dos registros do Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica, distribuem-se por uma área de 117,3 km² (Mapa 54). A concentração espacial é significativa: 83,7% dos estabelecimentos estão localizados a menos de cinco quilômetros do centro da oferta (Receita Federal, 2026). Em contraste, os cinco destinos considerados na modelagem dos trajetos - três atrativos turísticos e dois acessos ao município - apresentam maior dispersão territorial (Figura 122). Esses pontos estão, em média, a 7,2 km em linha reta do centro da oferta, enquanto o destino mais distante se encontra a 25,9 km. Dos cinco destinos, quatro tiveram rota traçada sobre a malha viária.

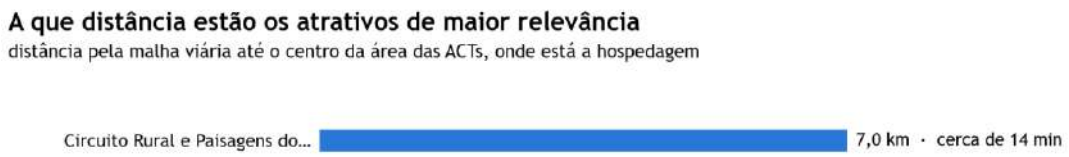
Mapa 54 - A oferta turística e os trajetos internos em Dionísio Cerqueira



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

A diferença espacial entre a concentração dos estabelecimentos e a localização dos destinos evidencia a necessidade de deslocamentos internos para conectar as áreas de hospedagem e serviços aos principais pontos de visitação e acesso ao município.

Figura 122 - Distância dos atrativos de maior relevância ao centro da oferta



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

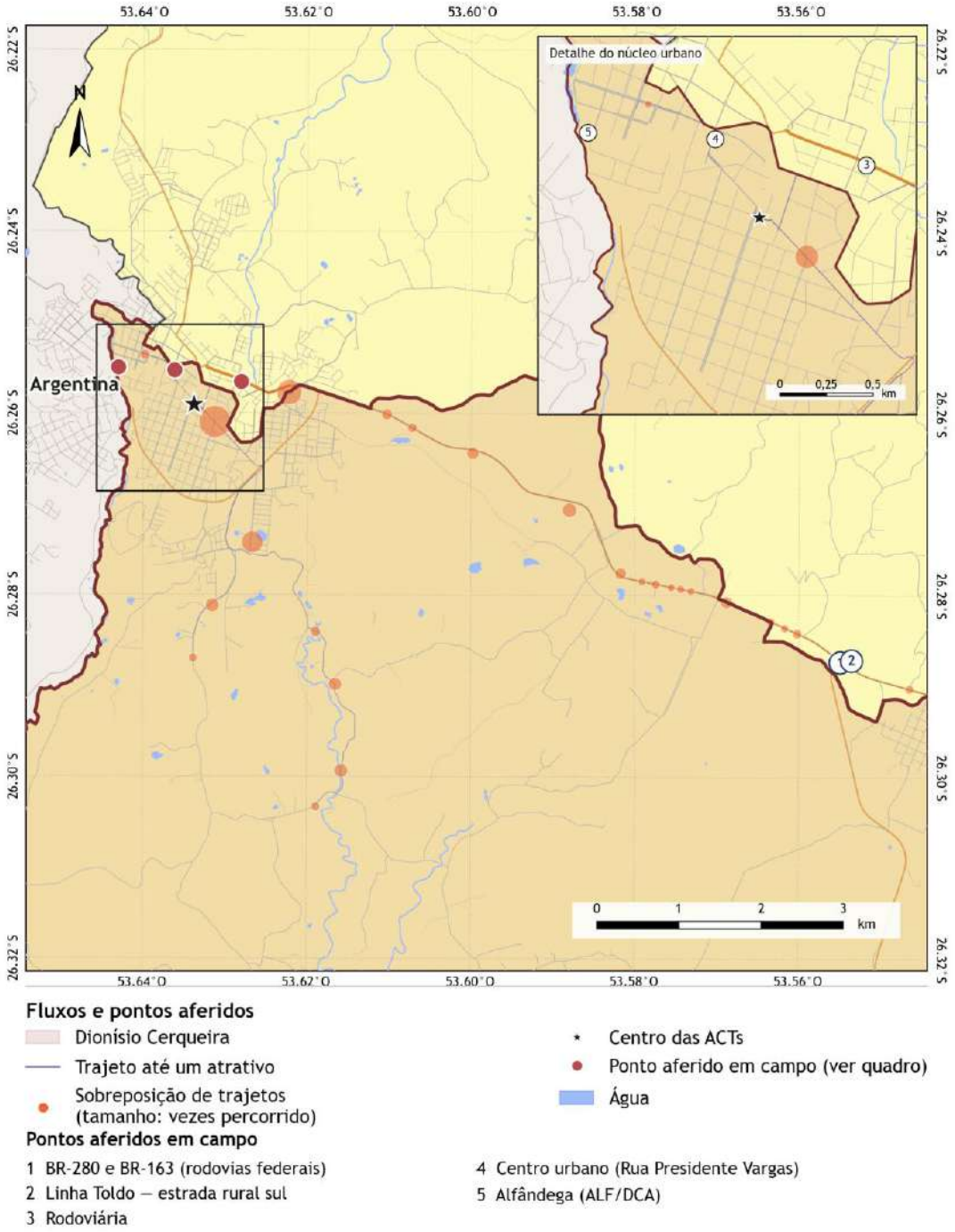
Nota: O tempo é estimativa a 30 km/h, velocidade urbana média, e não inclui estacionamento nem espera.

Os quatro trajetos considerados na análise totalizam 44,3 km pela malha viária, com extensão média de 11,1 km por percurso. Esse valor supera a distância média em linha reta dos quatro destinos com rota, de 8,8 km, uma vez que os trajetos acompanham o desenho da rede viária. A distribuição desses percursos não é uniforme: diferentes trajetos convergem e compartilham determinados segmentos da malha.

O ponto de maior sobreposição reúne os quatro trajetos, enquanto 19 dos 69 agrupamentos identificados apresentam frequência superior à média. Esses resultados identificam os segmentos da rede com maior recorrência dos trajetos analisados entre o centro da oferta e os atrativos considerados.

O Mapa 55 apresenta a relação entre os agrupamentos de maior sobreposição e os pontos selecionados para avaliação de campo.

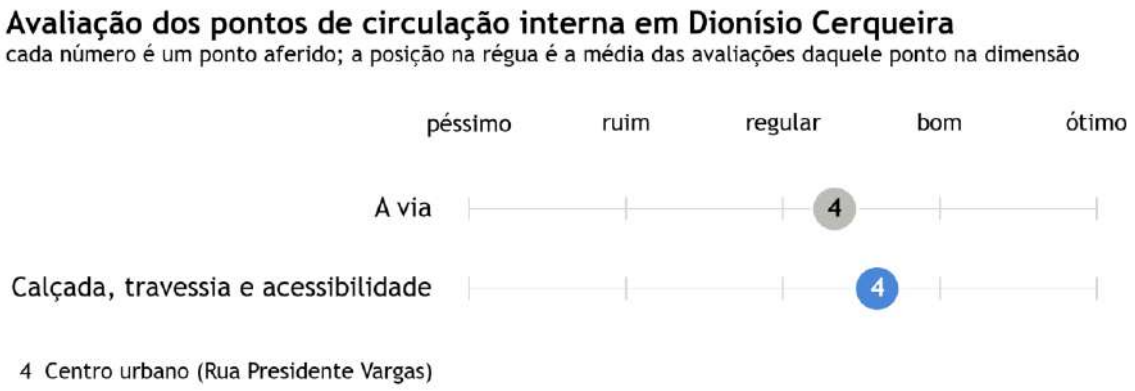
Mapa 55 - Sobreposição dos trajetos e pontos aferidos em Dionísio Cerqueira



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

A Figura 123 reúne os resultados da avaliação realizada em campo no ponto de circulação interna contemplado por essa ficha.

Figura 123 - Avaliação do ponto de circulação interna em Dionísio Cerqueira



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Nota: as escalas originalmente invertidas foram normalizadas, de modo que valores mais elevados correspondam a melhores avaliações.

No único ponto de circulação interna avaliado, localizado no Centro urbano (Rua Presidente Vargas), o conjunto formado por calçada, travessia e acessibilidade recebeu avaliação superior à atribuída à via, indicando melhores condições observadas para os deslocamentos a pé nesse ponto específico.

Ainda assim, nenhum dos dois conjuntos alcançou o grau 4 (“bom”) nesse ponto. Esses resultados destacam os trechos em que as condições de circulação de pedestres e de acesso aos atrativos demandam maior atenção.

Como a avaliação apresentada na Figura 123 contempla um único ponto, o resultado caracteriza especificamente esse local e não deve ser generalizado para o conjunto da malha viária interna do município.

Os três pontos de circulação avaliados caracterizados na Figura 124 incluem duas vias asfaltadas e uma em terra batida, todas de pista simples, com funções que variam entre ligação principal e arterial secundária. Durante as visitas, foram observados veículos de carga em um dos pontos; não foram registrados veículos de turismo. Como se trata de observação pontual, esses registros caracterizam as condições encontradas no momento do levantamento, sem representar a totalidade dos fluxos ao longo do tempo.

Figura 124 - Que via é essa: os pontos de circulação de Dionísio Cerqueira

Que via é essa: os pontos de circulação de Dionísio Cerqueira

o papel na malha vem da base cartográfica; pavimento e faixas, do levantamento em campo;
o fluxo e sua composição são o que a equipe registrou durante a visita ao ponto

	papel na malha	pavimento	fluxo	tráfego registrado na visita			
				leves	carga	coletivo	turismo
#1▫BR-280 e BR-163 (rodovias federais)	ligação principal	Asfalto · 1 faixa	■■■□□ 3	●	●	○	○
#2▫Linha Toldo — estrada rural sul	ligação principal	Terra batida · 1 faixa	■□□□□ 1	●	○	○	○
#4▫Centro urbano (Rua Presidente Vargas)	arterial secundária	Asfalto · 1 faixa	■■■■□ 4	●	○	○	○

● registrado na visita ○ não registrado fluxo: intensidade na hora da visita, de 1 a 5

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo e de OpenStreetMap (2026).

Nota: O tráfego registrado corresponde a uma observação pontual; a ausência de registro de determinado tipo de veículo não significa que ele não circule pela via.

A Figura 125 reúne registros das vias internas avaliadas.

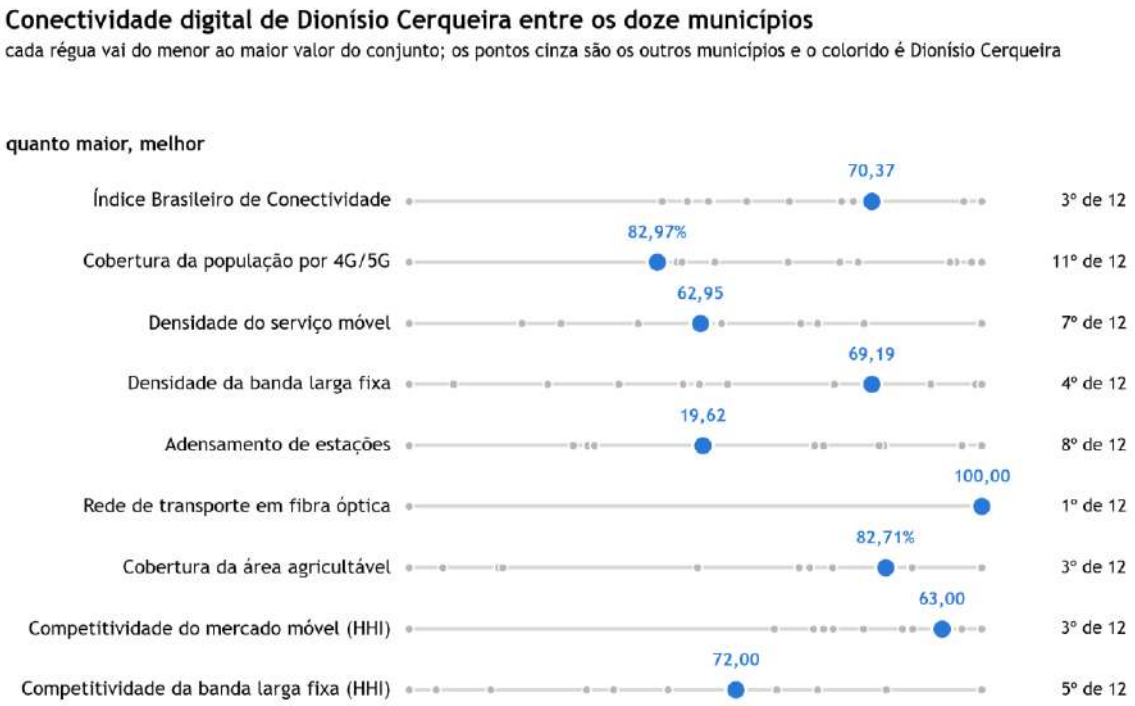
Figura 125 - Vias internas de Dionísio Cerqueira



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

A Figura 126 apresenta a posição de Dionísio Cerqueira entre os 12 municípios analisados nos indicadores de conectividade digital. O município dispõe de rede de transporte em fibra óptica, condição comum a 11 dos 12 municípios e ocupa a 3ª posição no Índice Brasileiro de Conectividade e na cobertura da área agricultável; e a 4ª na densidade da banda larga fixa. Em contraste, ocupa a 11ª posição na cobertura da população por redes 4G/5G e a 7ª na densidade do serviço móvel e no adensamento de estações (ANATEL, 2026).

Figura 126 - Conectividade digital de Dionísio Cerqueira entre os 12 municípios



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ANATEL (2026).

Nota: Competitividade (HHI): inverso do índice de Herfindahl-Hirschman; valor maior indica mercado mais competitivo.

A disponibilidade de serviços digitais em Dionísio Cerqueira é diferenciada entre as áreas de mobilidade e alimentação. Nenhuma das plataformas nacionais de transporte por aplicativo consultadas, 99 e Uber, inclui o município em sua lista de cidades atendidas, e o levantamento realizado não identificou aplicativos próprios de mobilidade em operação (99 Tecnologia, 2026; Uber, 2026). Nos pontos de chegada avaliados,

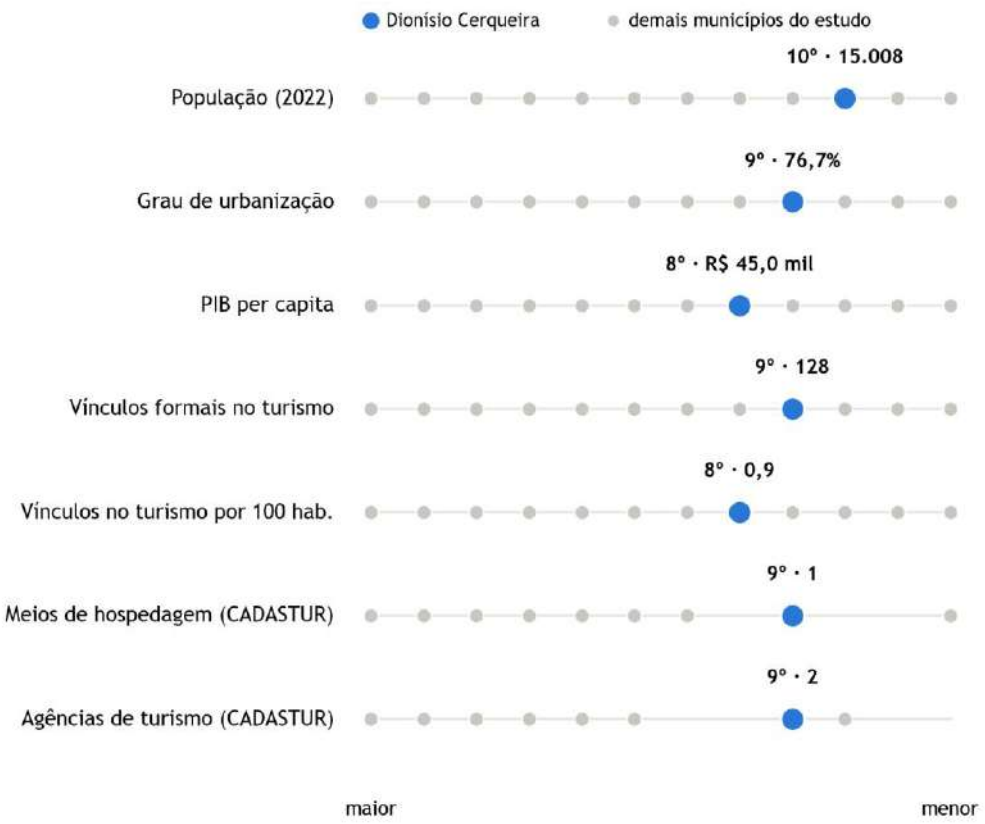
a visita de campo registrou a presença de ponto de táxi na rodoviária, constituindo uma alternativa de deslocamento para os visitantes.

4.1.6.3. Dionísio Cerqueira no contexto regional

Dionísio Cerqueira forma com Barracão e com Bernardo de Irigoyen, na Argentina, um conjunto urbano contínuo, em que a divisa entre dois estados Brasileiros e a fronteira internacional atravessam o espaço cotidiano de deslocamento. A BR-163 e a BR-280 articulam o município ao oeste catarinense e ao Sudoeste do Paraná, e o município integra a região turística Caminhos da Fronteira (MTur, 2026).

Entre os 12 municípios analisados (Figura 127), Dionísio Cerqueira ocupa a 8ª posição em PIB per capita e vínculos formais no turismo por habitante; a 9ª em grau de urbanização, vínculos formais nas ACTs, número de meios de hospedagem e número de agências de turismo; e a 10ª em população (IBGE, 2023d, 2025; RAIS, 2025; CADASTUR, 2022).

Figura 127 - Posição de Dionísio Cerqueira entre os 12 municípios do estudo



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em IBGE (Censo 2022 e PIB dos Municípios), RAIS e CADASTUR.

4.1.6.4. Gargalos e potenciais

Na fronteira, a gestão municipal aponta a saturação da aduana de turismo em férias e feriados, sobretudo em janeiro, e inclui a ampliação de sua capacidade e a agilização do processo migratório para a Argentina entre as três prioridades do município (informação verbal)[18]. Na circulação, o município não dispõe de transporte coletivo público, e o tráfego de cargas pesadas atravessa o perímetro urbano (Dionísio Cerqueira, 2025).

[18] Informação fornecida pela gestão municipal de Dionísio Cerqueira (Secretaria de Planejamento) em entrevista concedida à equipe do projeto em agosto de 2026 (ver Apêndice A).

Nos dois pontos de desembarque avaliados (Figura 128), quatro itens não apresentaram registro positivo em nenhum dos locais: CAT, indicação dos atrativos, vagas reservadas para PCD e estacionamento para ônibus de turismo; a integração com países vizinhos, perguntada só na rodoviária, também não foi registrada ali. A recorrência dessas ausências evidencia lacunas comuns aos dois pontos de chegada avaliados, devendo ser interpretada no limite dos itens e locais contemplados pelas fichas de campo.

Em contrapartida, os dois pontos apresentam recursos de apoio distribuídos entre si, como mapas, informações turísticas, QR Code, Wi-Fi público, telefonia móvel, sanitário acessível, ponto de táxi e elementos de acessibilidade. Soma-se a esse conjunto a proximidade imediata com Bernardo de Irigoyen e a estrutura do posto de fronteira. Esses elementos constituem uma base existente para qualificar a orientação, a mobilidade e o atendimento ao visitante, sem eliminar as lacunas identificadas no levantamento.

Figura 128 - O que o visitante encontra ao desembarcar em Dionísio Cerqueira



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Entre os itens contemplados nas fichas dos pontos de circulação (Figura 129), não houve registro positivo de sinalização e iluminação para pedestres, semáforo sonoro, ciclovia ou ponto de táxi. A recorrência dessas ausências nos pontos em que os itens foram aferidos evidencia fragilidades na infraestrutura destinada à circulação, à orientação e ao apoio ao usuário.

Figura 129 - O que a via oferece a quem circula por Dionísio Cerqueira



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Com Barracão, o município compartilha a experiência de fronteira e os segmentos cultural, rural e de eventos indicados no Produto 3. O CAT em implantação e a sinalização viária turística, que a gestão municipal associa a recursos do Governo do Estado, podem suprir parte das lacunas de informação ao visitante (informação verbal).

4.1.6.5. Obras e intervenções previstas

Em Dionísio Cerqueira, combinam-se a adequação da BR-163, em execução, as diretrizes do projeto de lei da Política de Mobilidade Urbana e obras informadas pela gestão municipal (Quadro 18).

Quadro 18 - Empreendimentos e intervenções que incidem sobre o acesso e a circulação em Dionísio Cerqueira (SC)

Empreendimento	Esfera	Situação	Investimento	Fonte
Adequação da BR-163/SC, São Miguel do Oeste-divisa SC/PR (ID 2104), com aporte estadual	Federal, com aporte estadual	Em execução	R$ 320,5 milhões (federal) e R$ 100 milhões (estadual)	Brasil, 2026d; Santa Catarina, 2021
Rota do Milho: rodovia estadual com traçado pelo município	Estadual	Prevista	Não informado	Informação verbal
Estrada Boa Rural: acesso do aeroporto municipal à Linha Campinho	Municipal, com recursos estaduais (informação verbal)	Licitada; início aguardando o fim do período eleitoral	Não informado	Informação verbal
Revitalização do Corredor da Fronteira: barreiras no trecho lindeiro à Argentina	Municipal, com recursos estaduais (informação verbal)	Em implantação	Não informado	Informação verbal
Vias perimetrais para desvio das cargas pesadas do perímetro urbano	Municipal	Estudo proposto	Não definido	Dionísio Cerqueira, 2025
Padrões de seção para as vias arteriais e coletoras futuras	Municipal	Diretriz normativa	Não definido	Dionísio Cerqueira, 2025
Ampliação da malha cicloviária urbana	Municipal	Diretriz normativa	Não definido	Dionísio Cerqueira, 2025
Rota ciclável rural ligando as comunidades à sede	Municipal	Diretriz normativa	Não definido	Dionísio Cerqueira, 2025
Estudo de transporte coletivo público, com conexão a Barracão e a Bernardo de Irigoyen	Municipal	Estudo proposto; sistema inexistente	Não definido	Dionísio Cerqueira, 2025
Qualificação do terminal rodoviário intermunicipal	Municipal	Diretriz normativa	Não definido	Dionísio Cerqueira, 2025
Aeroporto municipal: auxílios de navegação para pousos noturnos	Municipal	Em execução	Não definido	Dionísio Cerqueira, 2025; informação verbal
Porto seco junto ao aeroporto municipal	Federal e municipal	Previsto	Não informado	Brasil, 2023

Empreendimento	Esfera	Situação	Investimento	Fonte
Ferrovia EF-487/499, ligação ao Porto de Itajaí (ID 1966)	Federal	Estudos para concessão ou PPP	R$ 5 milhões (estudos)	Brasil, 2026d
Ampliação da capacidade da aduana de turismo e agilização do processo migratório	Federal	Demanda prioritária	Não informado	Informação verbal

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base nas fontes indicadas na última coluna.

A adequação da BR-163 entre São Miguel do Oeste e a divisa com o Paraná, em execução, reúne R$ 320,5 milhões federais e aporte estadual de R$ 100 milhões (Brasil, 2026d; Santa Catarina, 2021). Segundo a gestão municipal, a Estrada Boa Rural, já licitada, aguarda o fim do período eleitoral para o início das obras, a revitalização do Corredor da Fronteira está em implantação e a Rota do Milho, rodovia estadual prevista, terá grande impacto no município (informação verbal).

O projeto de lei da Política de Mobilidade Urbana prevê estudo de vias perimetrais para desviar as cargas pesadas, ampliação da malha cicloviária, rota ciclável rural, qualificação do terminal rodoviário e estudo de transporte coletivo com conexão a Barracão e a Bernardo de Irigoyen, todos sem valor definido (Dionísio Cerqueira, 2025). No aeroporto municipal, estão em execução auxílios de navegação para pousos noturnos, e o porto seco previsto junto ao aeródromo e a ferrovia EF-487/499 permanecem em fase de previsão e de estudos (Brasil, 2023; 2026d).

4.1.7. Guaíra (PR)

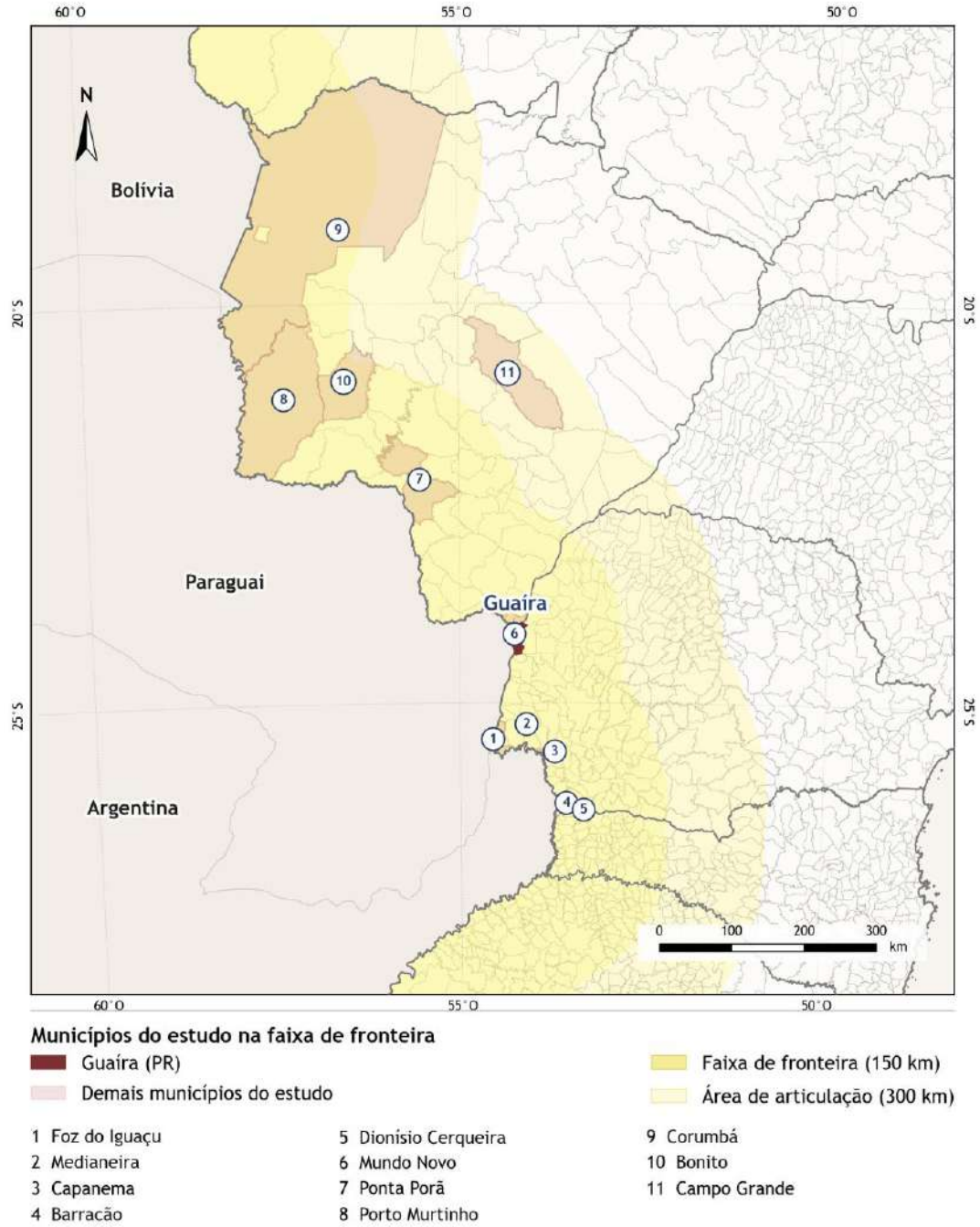
Guaíra possui 32.097 habitantes e área territorial de 563,7 km², com 89,4% da população residente em área urbana (IBGE, 2023d). No Mapa do Turismo Brasileiro, o município encontra-se classificado como município com oferta turística complementar (MTur, 192026). O município registra ainda 417 vínculos formais nas ACTs (RAIS, 2025) e conta com nove meios de hospedagem cadastrados no CADASTUR, no recurso mais

[19] Por se tratar de uma ferramenta dinâmica, sujeita a atualizações, recomenda-se consultar a versão vigente para confirmar a categoria no momento da leitura.

recente disponível nos dados abertos, referente ao primeiro trimestre de 2022 (CADASTUR, 2022).

O Mapa 56 situa Guaíra no extremo noroeste do Paraná, a 522 km de Curitiba em linha reta. O município integra a Região Geográfica Imediata de Toledo, inserida na Região Geográfica Intermediária de Cascavel (IBGE, 2017) e está localizado na faixa de fronteira internacional, com limite territorial junto ao Paraguai. Entre os demais municípios do estudo, Mundo Novo é o mais próximo por via rodoviária, com tempo estimado de deslocamento de cerca de 25 minutos (OpenStreetMap, 2026).

Mapa 56 - Os 12 municípios na faixa de fronteira, com Guaíra (PR) em destaque



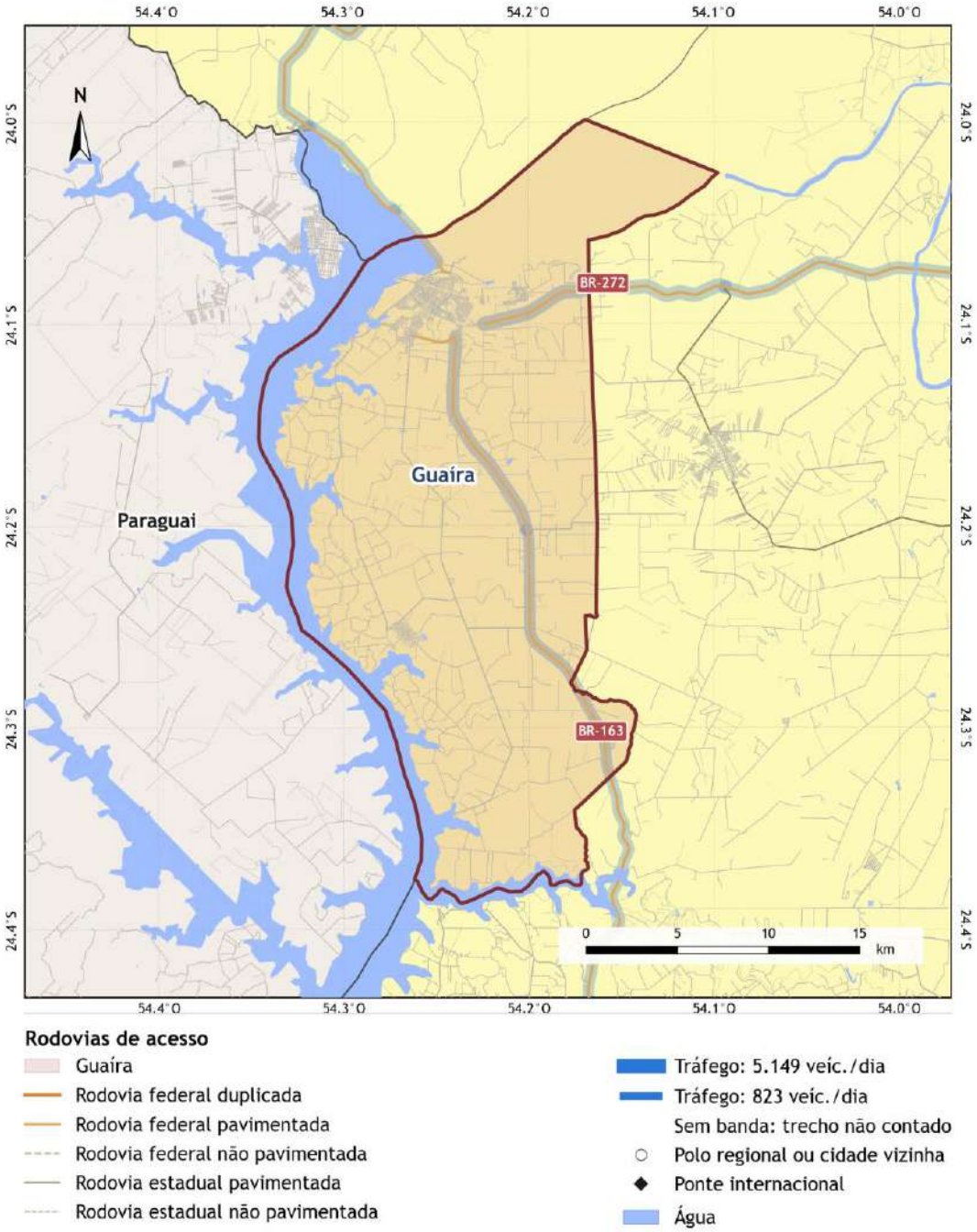
Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em IBGE (malha municipal 2025 e polígono da Faixa de Fronteira de 150 km).

4.1.7.1. Como o turista chega

Entre os modos de chegada analisados, Guaíra dispõe de acesso rodoviário, travessia internacional terrestre e ligação aérea regular. O município também possui infraestrutura hidroviária voltada a passeios e lazer, sem função de chegada ao destino no recorte analisado (DNIT, 2026b; ANTT, 2025; ANAC, 2026; ANTAQ, 2026). Não há transporte ferroviário.

O Mapa 57, apresenta os principais acessos rodoviários ao município. A BR-163 percorre 28,9 km do território municipal e a BR-272, 8,8 km. Não há rodovias estaduais que atravessem o município (DNIT, 2021, 2026b).

Mapa 57 - Rodovias de acesso a Guaíra



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em DNIT, SNV e CIDE.

Nota: A espessura da banda de tráfego aumenta com o volume médio diário de veículos. Os valores da legenda são referências de escala; o maior corresponde ao trecho de maior volume no recorte do mapa, que pode estar fora do município.

Na BR-163, o trecho de maior movimentação considerado no levantamento, o da Ponte Ayrton Senna, registra 5.149 veículos por dia, dos quais 1.481 são veículos comerciais, correspondendo a 29% do fluxo total (DNIT, 2026a). A participação de veículos comerciais evidencia a coexistência do transporte de cargas com os demais fluxos rodoviários no principal eixo de acesso ao município.

Figura 130 - Imagem de divulgação turística de Guaíra



Fonte: Foto de Lindomar Vantelino (Guaíra, 2025c).

O Quadro 19 apresenta a qualificação das três vias de chegada ao município quanto ao tipo de pista, à manutenção, ao acostamento, à iluminação e à sinalização.

Quadro 19 - Qualificação das vias de chegada a Guaíra

Ponto	Pista	Manutenção	Acostamento	Iluminação	Sinalização de trânsito	Sinalização de turismo	Sinalização para pedestres
#1 BR-163	Asfalto, simples	2 de 5	Sim	Não	vertical e horizontal	Sim	—
#2 BR-272	Asfalto, simples	4 de 5	Sim	Não	vertical e horizontal	Não	—
#3 Acesso a Ponte Ayrton Senna	Asfalto, simples	2 de 5	Não	Sim	vertical e horizontal	Sim	—

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Nota: O travessão indica item que o formulário não cobriu naquele ponto: a sinalização para pedestres, por exemplo, só é perguntada onde há calçada.

A manutenção das vias avaliadas varia entre 2 e 4, em escala de 1 a 5. A sinalização turística foi identificada na BR-163 e no acesso à Ponte Ayrton Senna, mas não na BR-272. A Figura 131 reúne registros das vias externas avaliadas.

Figura 131 - Vias externas de Guaíra

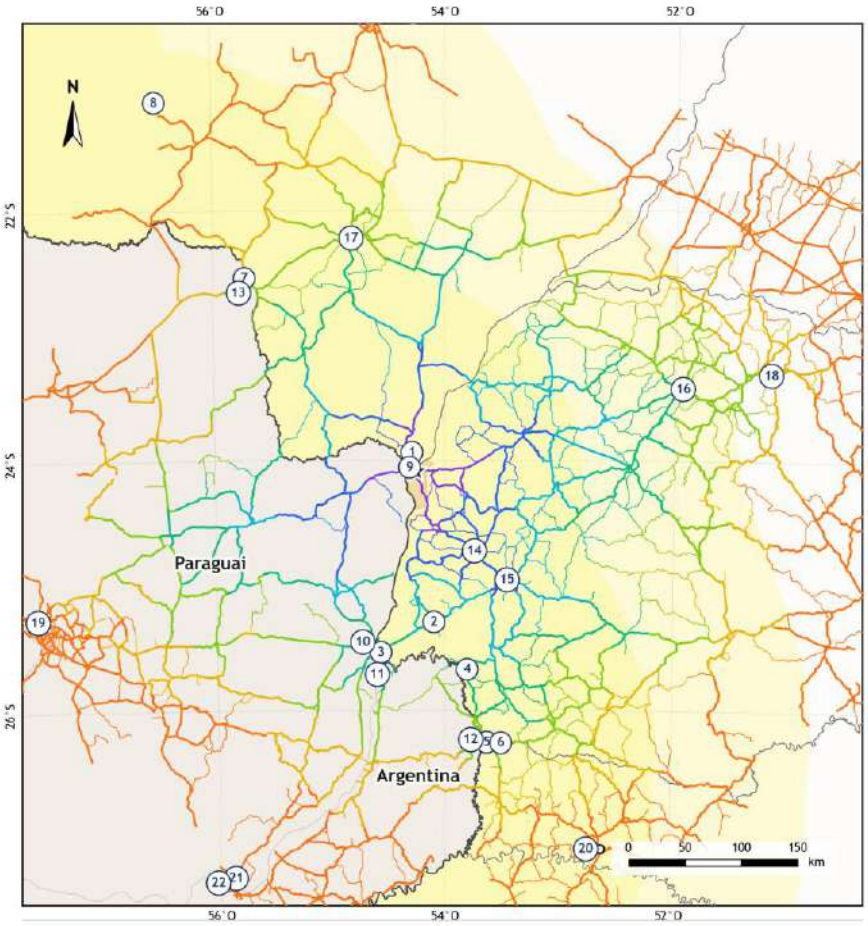


Itaipu Parquetec (2026).

O Mapa 58 representa a malha viária segundo os tempos estimados de deslocamento, enquanto a tabela associada apresenta os dados detalhados por município. Cada percurso foi calculado em dois cenários sobre a malha viária do OpenStreetMap (2026): um considerando os limites de velocidade sinalizados e outra utilizando as velocidades

estimadas de circulação. A comparação entre os dois cenários estabelece uma faixa de tempo para cada percurso.

Mapa 58 - Tempo de viagem por estrada desde Guaíra



Tempo de viagem por estrada

- Origem (Guaíra)
- Até 1 h
- 1 a 2 h
- 2 a 3 h
- 3 a 4 h
- 4 a 5 h
- 5 a 6 h
- 6 a 8 h
- Município do estudo (ver quadro)
- Cidade fronteiriça (ver quadro)
- Cidade de referência (ver quadro)

Tempo de viagem (no limite da via, em circulação)
1 a 8: municípios do estudo · 9 a 13: cidades fronteiriças · 14 em diante: cidades de referência

1 Mundo Novo – 0h25-0h26
2 Medianeira – 2h13-2h53
3 Foz do Iguaçu – 2h44-3h25
4 Capanema – 2h49-3h25
5 Barracão – 3h40-4h31
6 Dionísio Cerqueira – 3h40-4h32
7 Ponta Porã – 4h10-4h49
8 Bonito – 6h43-8h29
9 Salto del Guairá (PY) – 0h22
10 Ciudad del Este (PY) – 2h48-3h29
11 Puerto Iguazú (AR) – 2h52-3h34
12 Bernardo de Irigoyen (AR) – 3h42-4h34
13 Pedro Juan Caballero (PY) – 4h11-4h50
14 Toledo – 1h11-1h26
15 Cascavel – 1h34-1h55
16 Maringá – 2h59-3h52
17 Dourados – 3h17-4h03
18 Londrina – 4h02-5h13
19 Asunción (PY) – 5h45-6h25
20 Chapecó – 5h32-6h43
21 Encarnación (PY) – 6h11-7h41
22 Posadas (AR) – 6h22-7h52

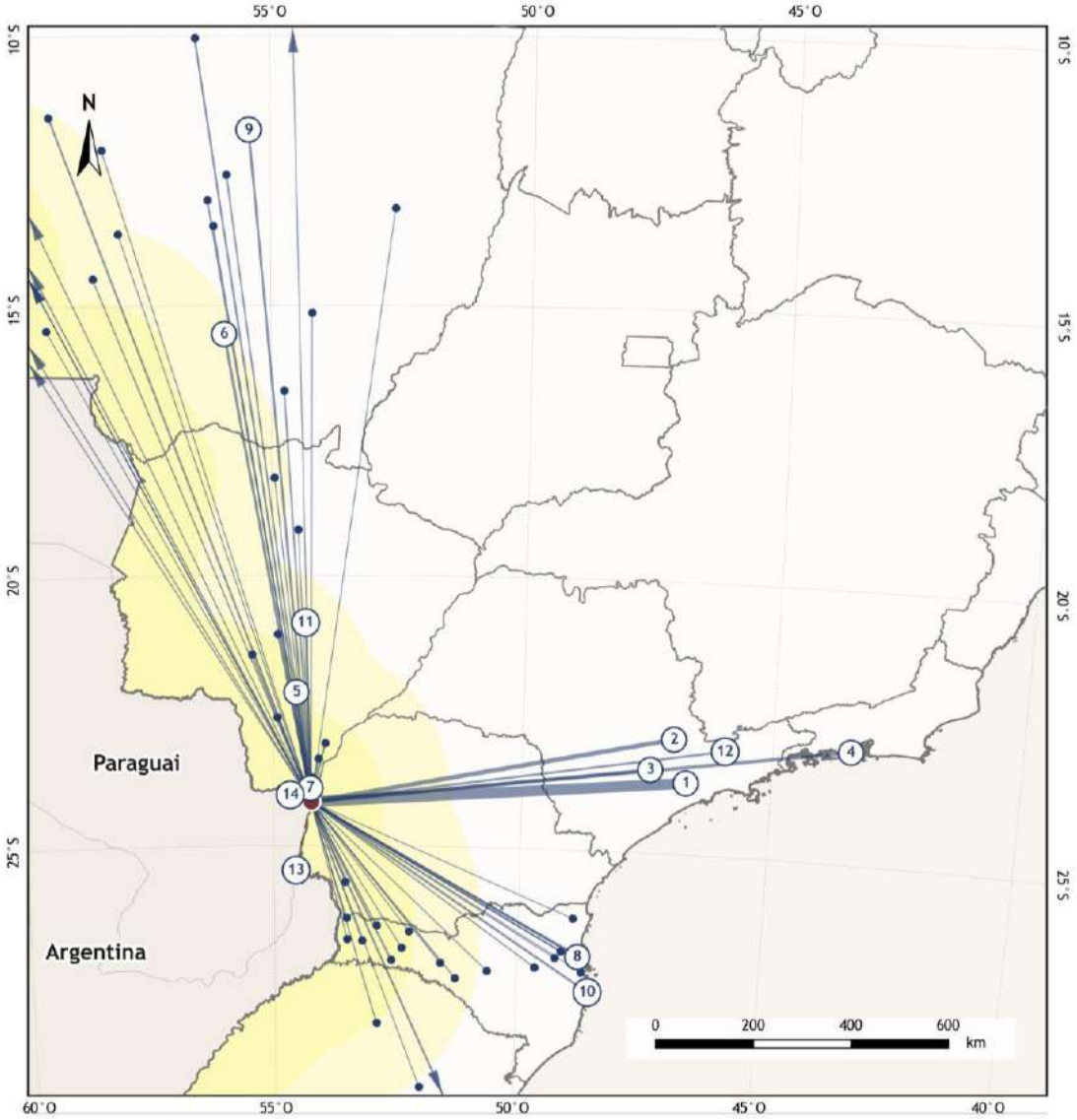
Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em OpenStreetMap.

Considerando o limite de até duas horas de deslocamento, o alcance rodoviário contempla apenas Mundo Novo entre os municípios do estudo. O deslocamento até Curitiba varia entre 7 h 14 min e 8 h 58 min.

No contexto transfronteiriço, Salto del Guairá, no Paraguai, está a aproximadamente 22 minutos de percurso rodoviário, desconsiderados os tempos de espera nos postos de controle e na aduana.

Em 2025, foram emitidas 19.088 passagens de ônibus interestaduais com origem ou destino no município, distribuídas em 121 ligações diretas. As dez principais ligações concentram 72,0% desse total (ANTT, 2025), conforme detalhado na tabela que acompanha o Mapa 59.

Mapa 59 - Ligações diretas por ônibus a partir de Guaíra



Ligações por ônibus

- Guaíra
- Ligação direta (espessura: passagens)
- Demais ligações diretas (sem número)
- Linha estadual (oferta ClickBus, partidas/dia)
- Linha internacional (oferta do terminal)
- Seta na moldura: ligação fora do recorte
- Faixa de fronteira (150 km)

Ligações com serviço regular levantado

1 São Paulo/SP – 7.831 passagens
2 Campinas/SP – 1.519 passagens
3 Sorocaba/SP – 846 passagens
4 Rio de Janeiro/RJ – 844 passagens
5 Dourados/MS – 594 passagens
6 Cuiabá/MT – 520 passagens
7 Mundo Novo/MS – 426 passagens
8 Itajaí/SC – 408 passagens
9 Sinop/MT – 396 passagens
10 Florianópolis/SC – 362 passagens
11 Campo Grande/MS – 351 passagens
12 São José dos Campos/SP – 319 passagens
13 Foz do Iguaçu – 6 partidas/dia
14 Salto del Guairá – linha internacional

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ANTT (bilhetagem 2025) e ClickBus (oferta, setembro de 2026).

Na distribuição por unidade da federação, São Paulo concentra 55,1% das passagens, seguido de Mato Grosso, com 12,6%. A Figura 132 apresenta a infraestrutura observada no terminal rodoviário de Guaíra.

Figura 132 - Infraestrutura de acesso turístico: rodoviária de Guaíra

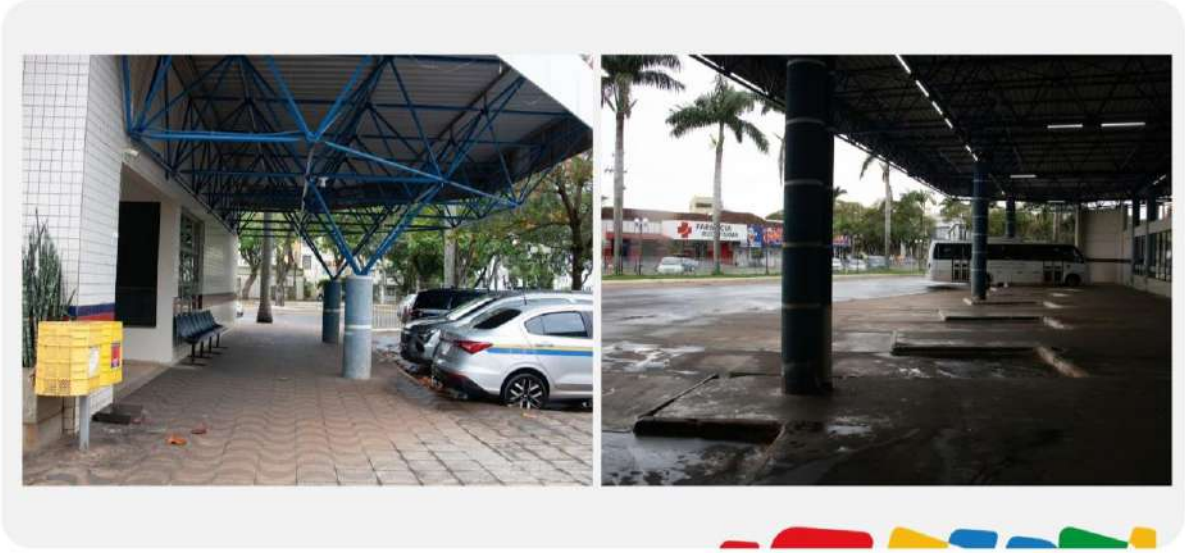
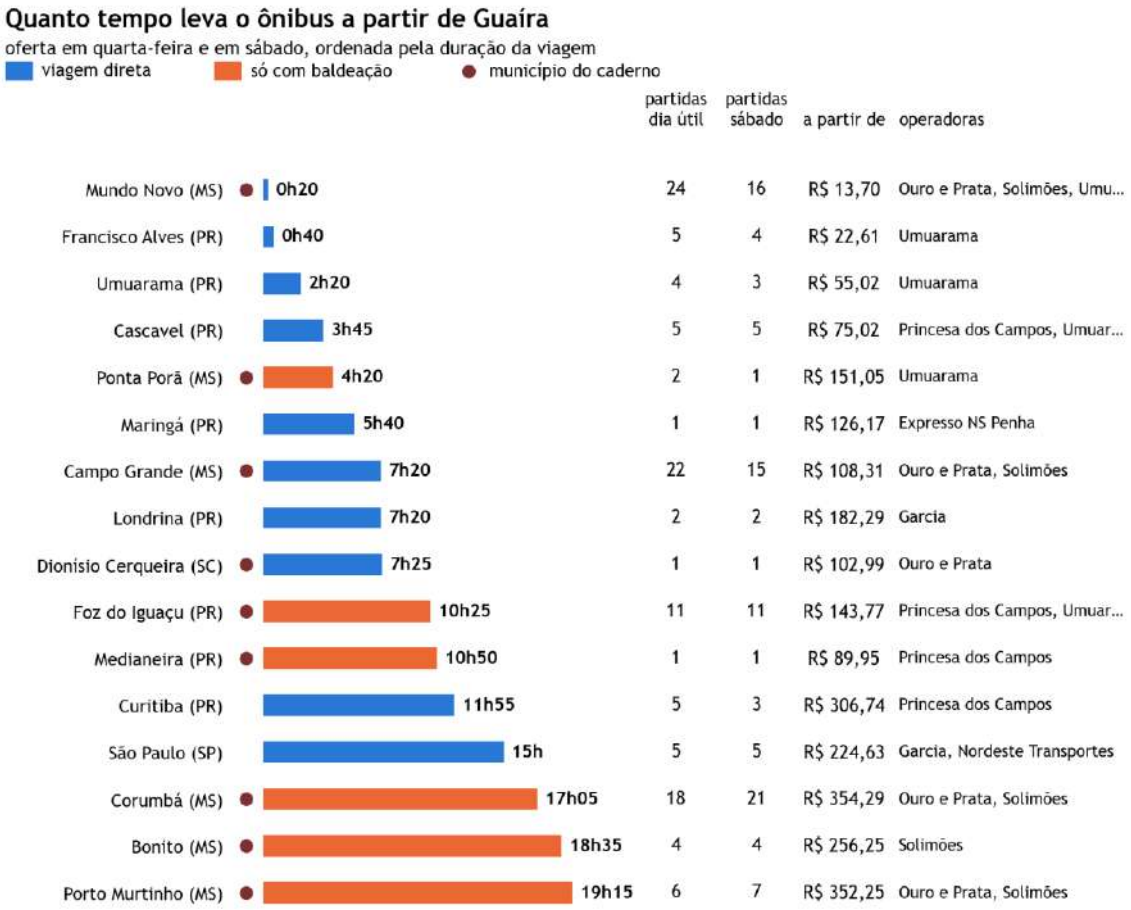


Foto: Itaipu Parquetec (2026).

A Figura 133 apresenta as características das viagens de ônibus disponíveis para venda a partir de Guaíra na plataforma consultada em setembro de 2026 (ClickBus, 2026b). Diferentemente do Mapa 59, que representa o movimento de passageiros em 2025, a figura reúne a oferta disponível no momento da consulta, incluindo viagens diretas e aquelas que exigem baldeação. Entre os deslocamentos com duração inferior a quatro horas, os destinos são Mundo Novo (20 min), Francisco Alves (40 min) e Umuarama (2 h 20 min).

Figura 133 - Viagens de ônibus à venda a partir de Guaíra, por destino



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ClickBus (setembro de 2026).

Nota: Preço da tarifa mais barata encontrada, com taxa de embarque.

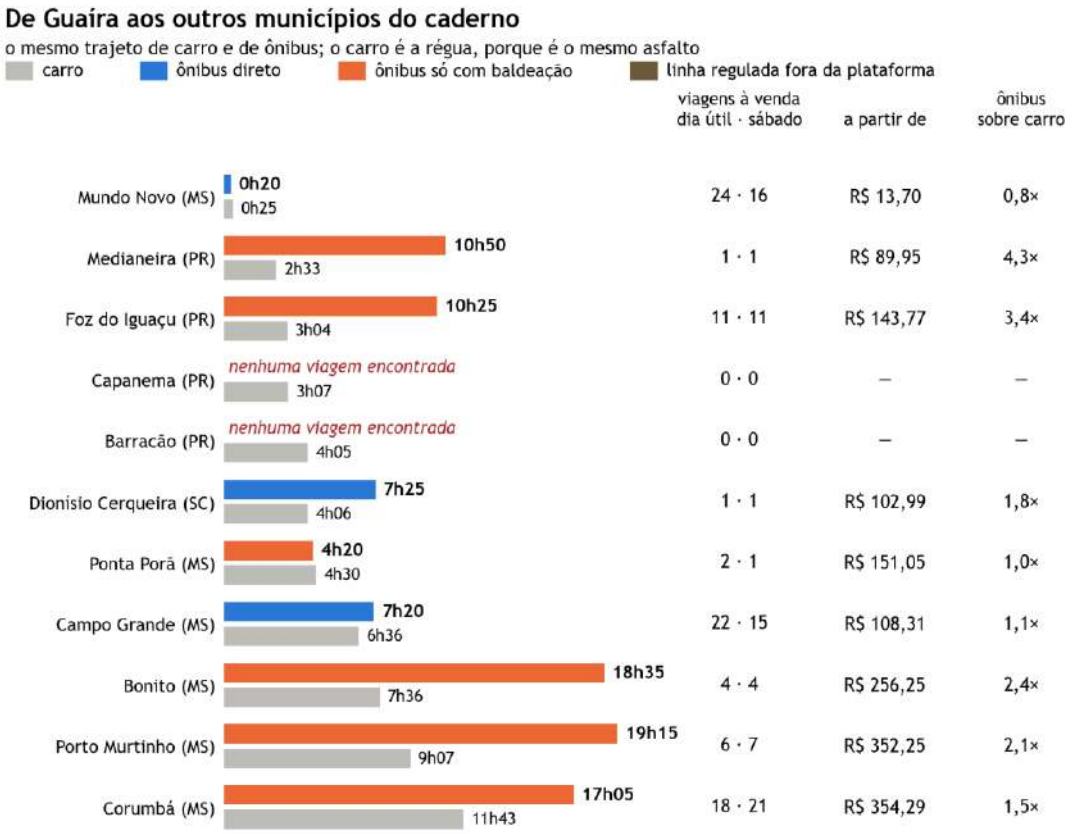
Nas viagens de longa distância, os destinos também se diferenciam pela frequência das partidas. Campo Grande dispõe de 22 partidas em dia útil e Curitiba, de 5, enquanto Dionísio Cerqueira conta com apenas uma.

4.1.7.1.1. A ligação com os municípios analisados

Entre os 11 municípios do estudo (Figura 134), apenas Mundo Novo apresenta conexão por ônibus com duração inferior a uma hora, com 24 partidas em dia útil e tempo aproximado de 20 minutos, frente a cerca de 25 minutos de deslocamento de carro (no sentido contrário, 14 partidas e cerca de 1 h 25 min de viagem, frente a 25 minutos de carro; ver seção 4.1.8). Para dez municípios restantes, a oferta de transporte

rodoviário coletivo apresenta diferentes condições de conexão e disponibilidade na plataforma consultada (ClickBus, 2026b): dois dispõem de ligação direta, seis só são acessíveis mediante baldeação; e, para dois, não foram encontradas viagens nas datas pesquisadas.

Figura 134 - Tempo de viagem de Guaíra aos outros municípios do estudo



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ClickBus (oferta, setembro de 2026) e em isócronas sobre a malha do OpenStreetMap.

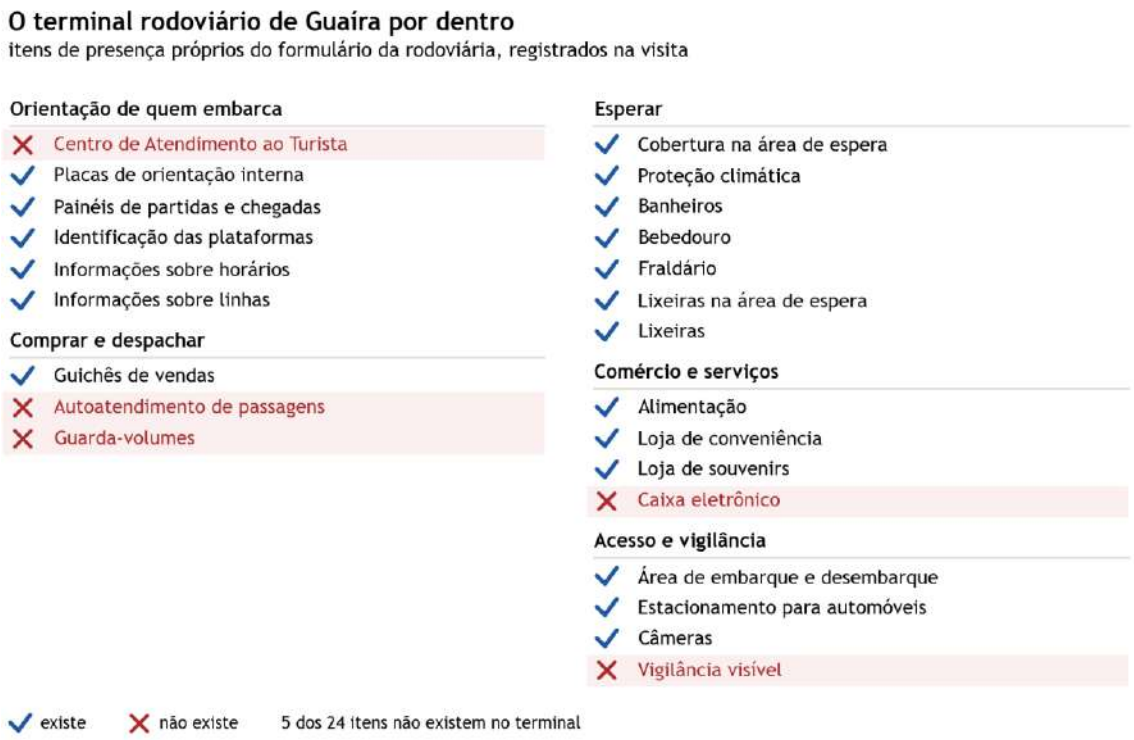
Nota: A indicação “nenhuma viagem encontrada” significa que a plataforma não ofereceu viagem para o destino em nenhuma das duas datas consultadas: 30 de setembro (quarta-feira) e 3 de outubro de 2026 (sábado). Para Capanema e Barracão, o cadastro do DER-PR também não registra linha regular.

Para Medianeira, o deslocamento por ônibus exige baldeação e resulta em aproximadamente 10 h 50 min de viagem, enquanto o percurso de carro leva de 2 h 13 min a 2 h 53 min. A ausência de conexão direta amplia o tempo de viagem ao incorporar o

deslocamento até o ponto de conexão e o período de espera entre os serviços. Nas ligações diretas, a duração da viagem de ônibus varia de aproximadamente 1,1 vez o tempo de carro, para Campo Grande (1,6 vez no sentido contrário; ver seção 4.1.9), a 1,8 vez, para Dionísio Cerqueira. Para Medianeira, onde é necessária a baldeação, essa relação chega a 4,3 vezes.

No terminal rodoviário do município (Figura 135), a visita de campo identificou placas de orientação interna, painéis de partidas e chegadas, identificação das plataformas, informações sobre horários e informações sobre linhas. Quanto às condições de acesso e segurança, foram registrados área específica para embarque e desembarque, estacionamento para automóveis e câmeras de monitoramento.

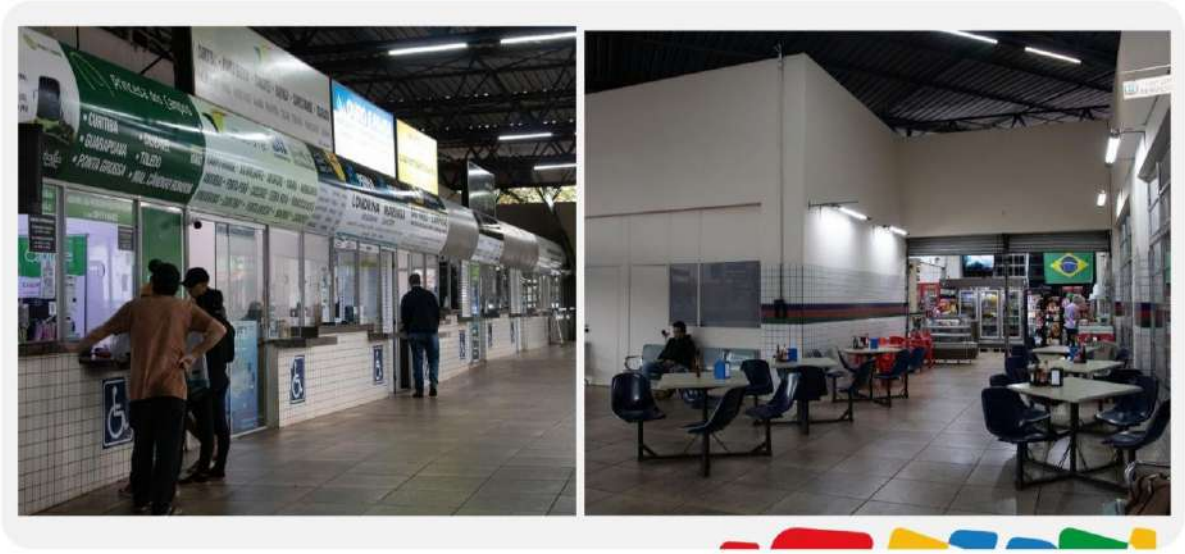
Figura 135 - Serviços e orientação no terminal rodoviário de Guaíra



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Na visita de campo, não foram registrados cinco dos itens avaliados: CAT, auto-atendimento de passagens, guarda-volumes, caixa eletrônico e presença visível de profissionais de segurança. A Figura 136 reúne registros de aspectos internos do terminal rodoviário.

Figura 136 - Aspectos internos do terminal rodoviário de Guaíra



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Embora não inviabilizem o embarque, essas ausências reduzem as condições de orientação e apoio ao usuário no terminal. As principais lacunas concentram-se na informação turística, em serviços complementares ao passageiro e na presença visível de profissionais de segurança.

Além do transporte rodoviário, Guaíra dispõe de terminal aeroportuário com operação regular de passageiros (Figura 137).

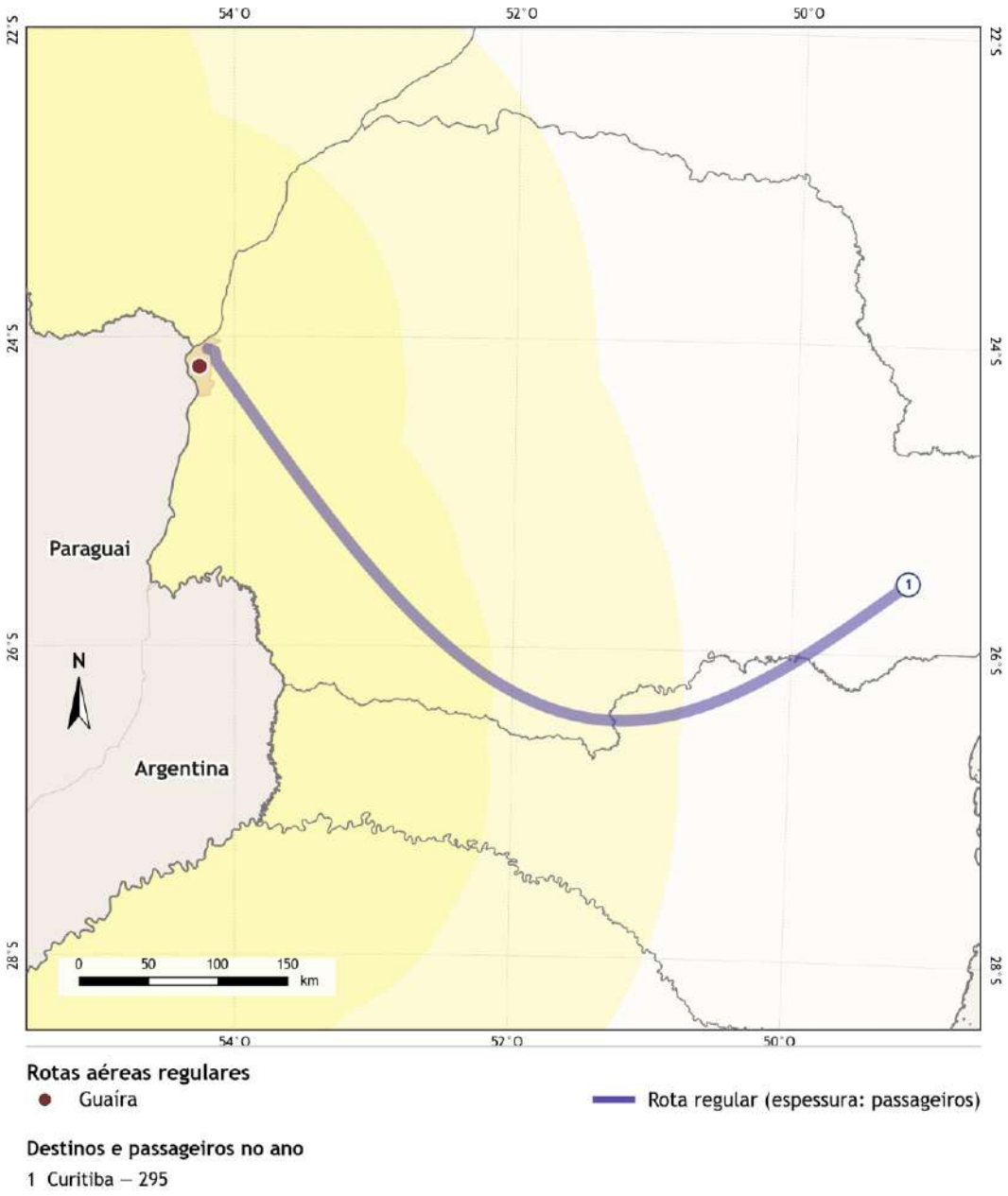
Figura 137 - Terminal aeroportuário de Guaíra



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Em 2025, a operação aérea regular conectou Guaíra a um destino e registrou movimento de 295 passageiros (ANAC, 2026). O Mapa 60 apresenta a ligação atendida e o respectivo movimento anual.

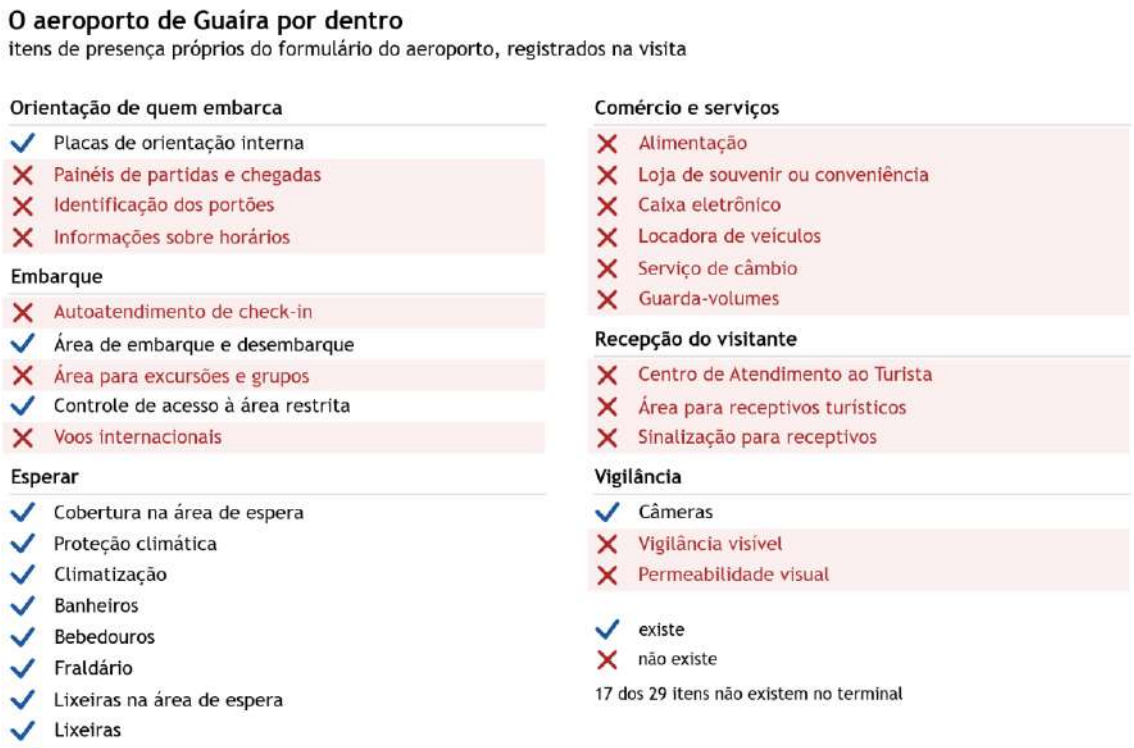
Mapa 60 - Rotas aéreas regulares de Guaíra em 2025



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ANAC (2026).

A única ligação aérea regular identificada é com Curitiba (ANAC, 2026). Por ônibus, o mesmo destino exige 11 h 55 min de viagem (ClickBus, 2026b). A Figura 138 apresenta o quadro de avaliação dos serviços e aspectos do terminal aeroportuário de Guaíra.

Figura 138 - Serviços e orientação no aeroporto de Guaíra

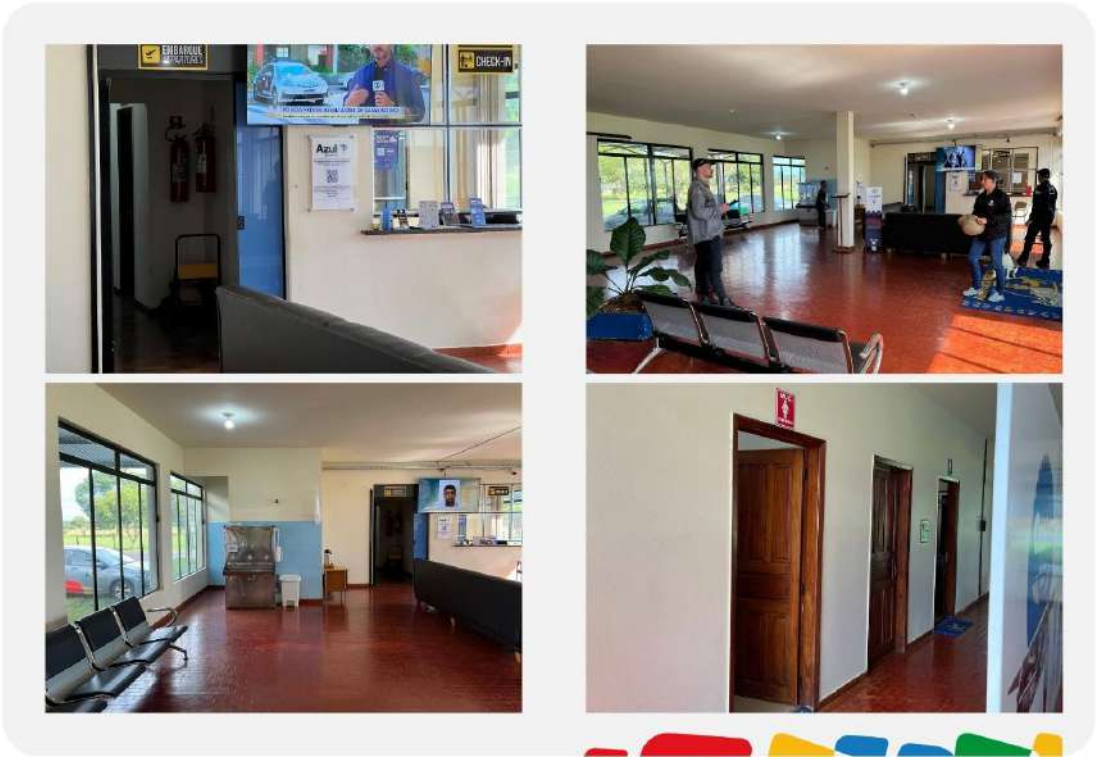


Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Na visita de campo, foram identificadas 17 ausências entre os 29 itens avaliados no aeroporto (Figura 138). Embora o terminal disponha de sistema de monitoramento por câmeras, não foi registrada presença visível de profissionais de vigilância no momento da visita. Também não foram registrados painéis de partidas e chegadas, identificação dos portões, informações sobre horários, autoatendimento de check-in, voos internacionais, alimentação, loja de souvenir ou conveniência, caixa eletrônico, locadora de veículos, serviço de câmbio, guarda-volumes, CAT e permeabilidade visual.

Quanto à recepção de grupos turísticos, não foram identificadas áreas destinadas a excursões e receptivos, nem sinalização para esse atendimento. Esses elementos constituem recursos de apoio à organização do desembarque e à recepção de visitantes que chegam por meio de operadoras de turismo.

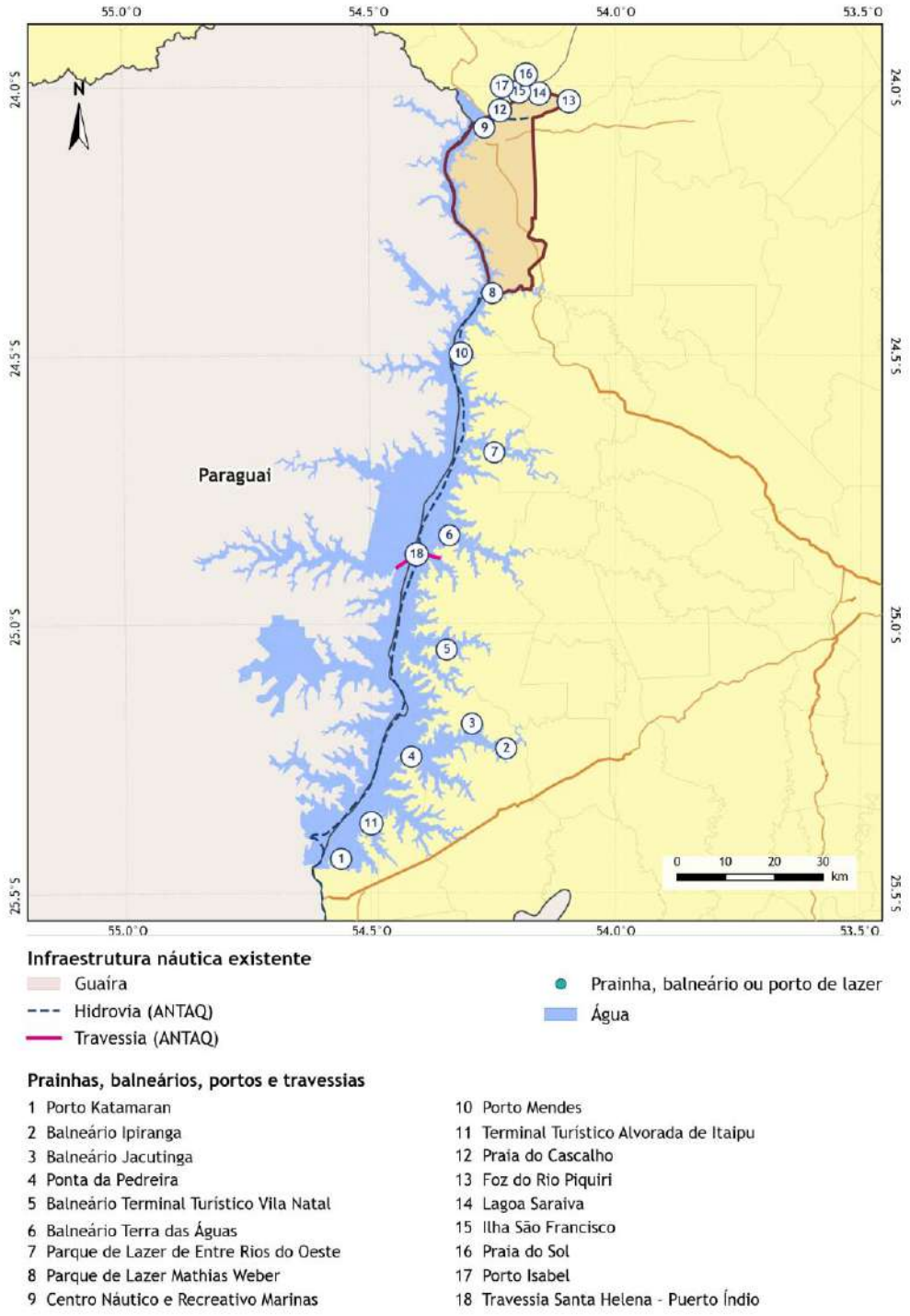
Figura 139 - Aspectos internos do terminal aeroportuário de Guaíra



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Quanto à infraestrutura náutica (Mapa 61), o território conta com a Hidrovia do Tietê-Paraná e oito pontos de embarque e lazer identificados no levantamento (ANTAQ, 2026; Itaipu Binacional, 2026). A travessia de passageiros por balsa entre o município e Salto del Guairá, no Paraguai, não consta da base da ANTAQ e não opera aos sábados e domingos, por ausência de expediente da Receita Federal (Guaíra, 2025b; informação verbal).

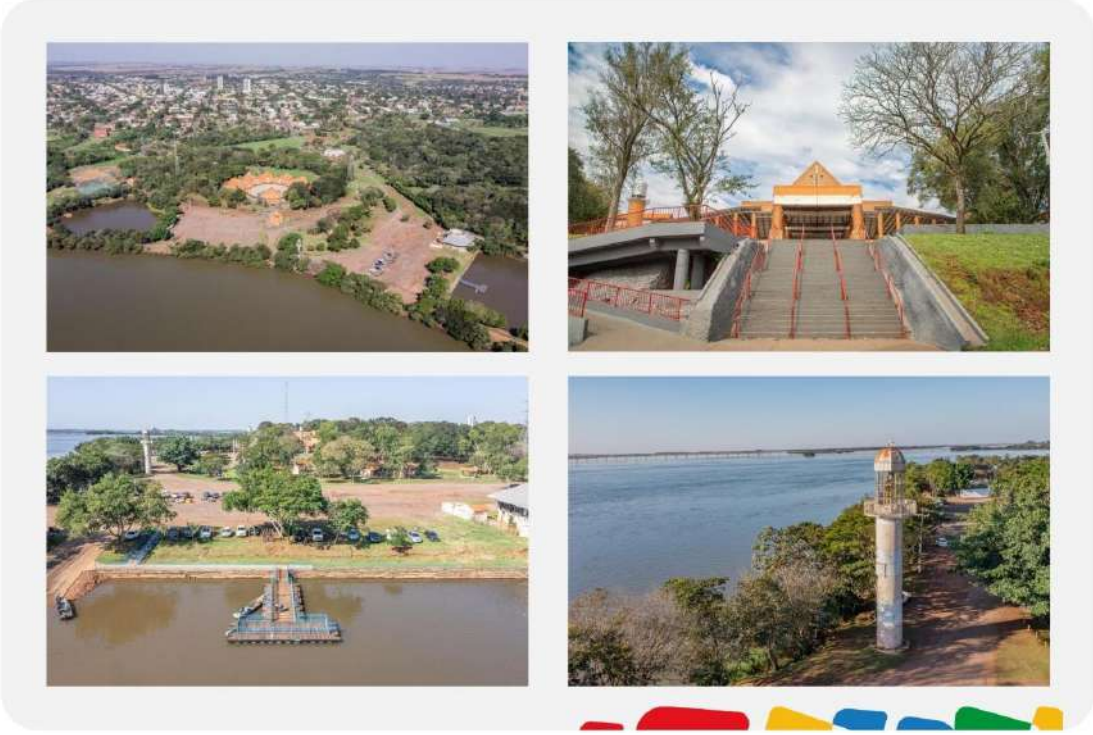
Mapa 61 - Infraestrutura náutica de Guaíra



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ANTAQ e em cartas de navegação do reservatório de Itaipu.

A infraestrutura náutica de Guaíra pode ser visualizada nas imagens do quadro abaixo (Figura 140).

Figura 140 - Aspectos relacionados à infraestrutura náutica de Guaíra



Fonte: Guaíra ([2023]).

No centro náutico de Guaíra, há um espaço de Diretoria Municipal de Turismo com atendimento de informações ao visitante. Embora não tenha sido registrado na ficha de campo como CAT, o espaço oferece orientação sobre o destino.

Figura 141 - Diretoria de Turismo



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

4.1.7.1.2. A travessia internacional

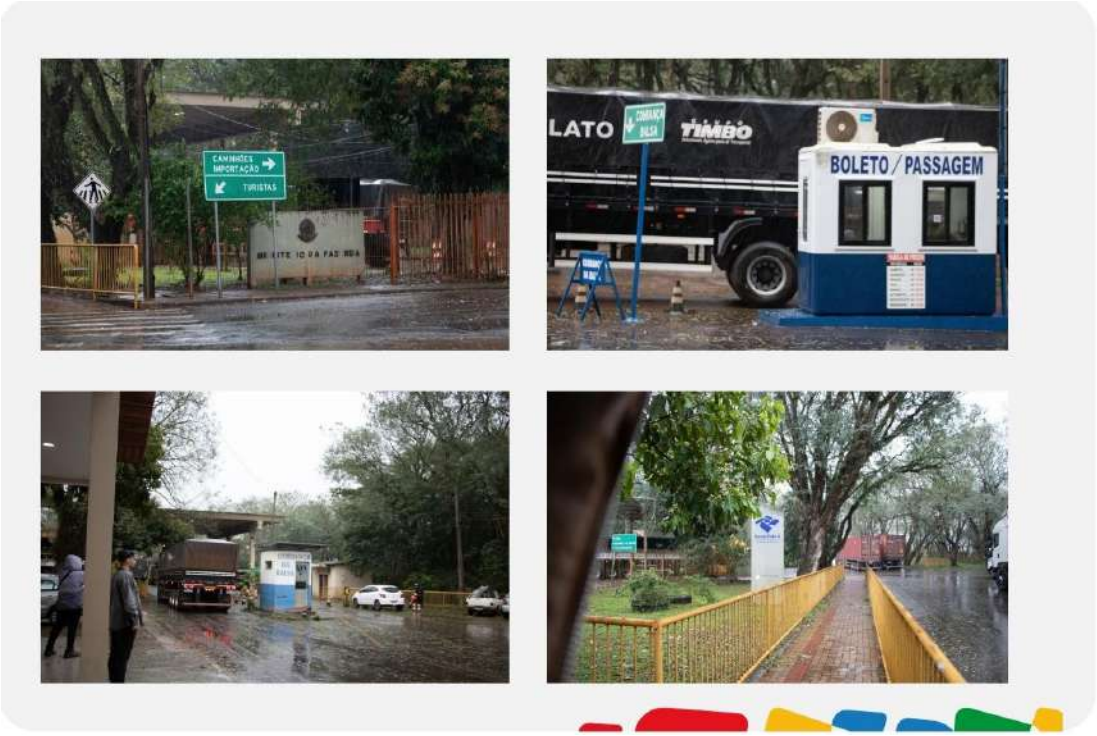
A avaliação de campo contemplou um posto de fronteira no município: a Inspetoria da Receita Federal (IRF Guaíra, #8). A Figura 142 sintetiza os itens de infraestrutura e serviço observados no local.

Figura 142 - O que o posto de fronteira oferece a quem atravessa em Guaíra



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

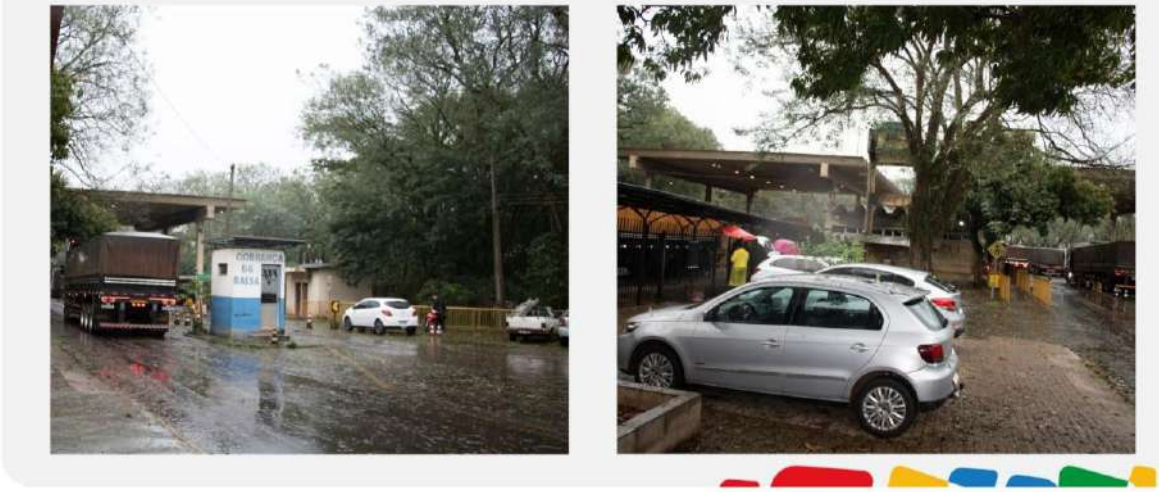
Figura 143 - IRF Guaíra



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Na visita de campo, não foram identificados no posto de fronteira os seguintes itens: CAT, informações sobre a documentação necessária para a travessia, estacionamento para ônibus de turismo e visibilidade do ambiente. A Figura 144 reúne registros da infraestrutura aduaneira avaliada.

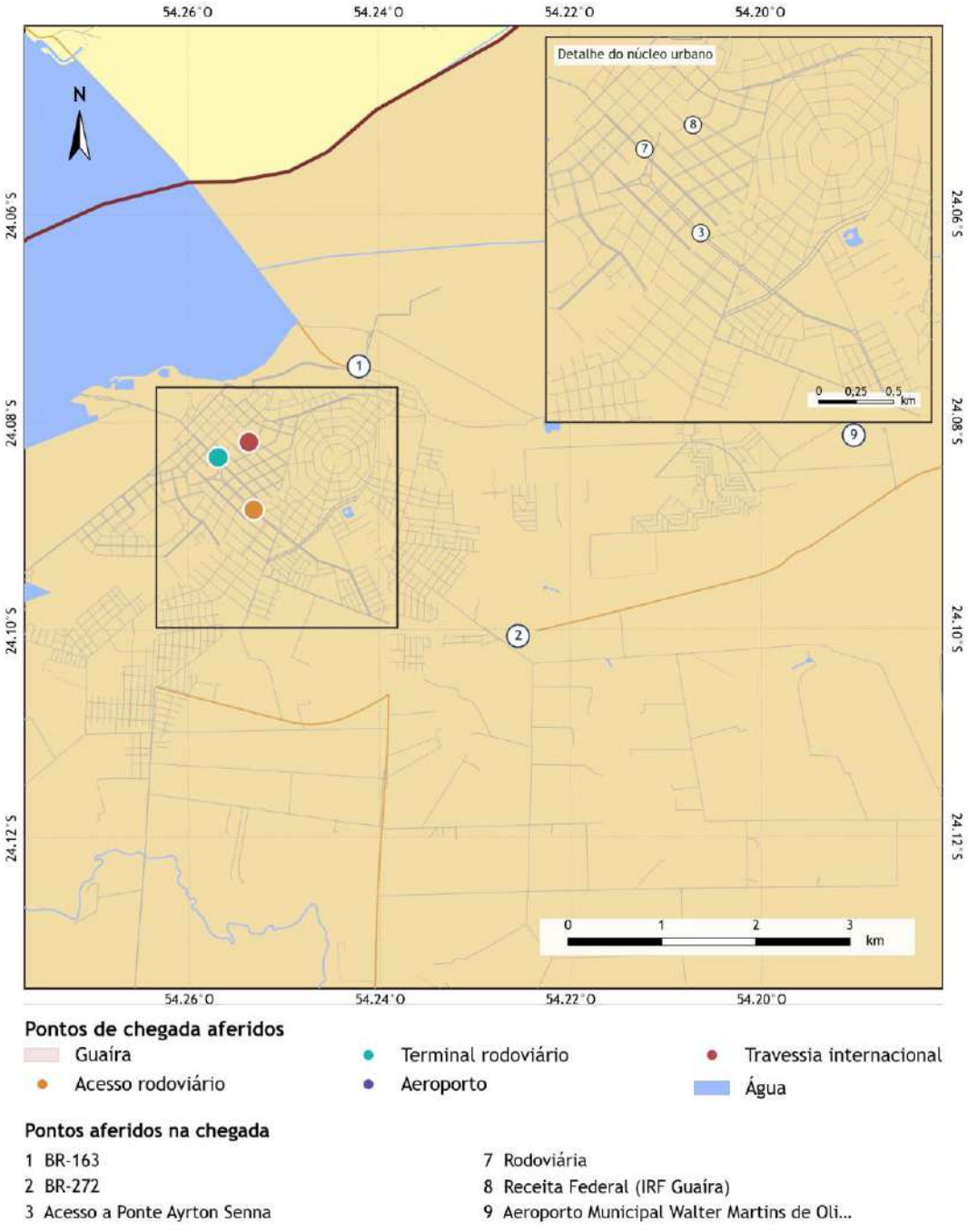
Figura 144 - Aspectos avaliados sobre a infraestrutura aduaneira (Guaíra-BR com Paraguai)



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

O Mapa 62 localiza cada um dos pontos de chegada avaliados em campo.

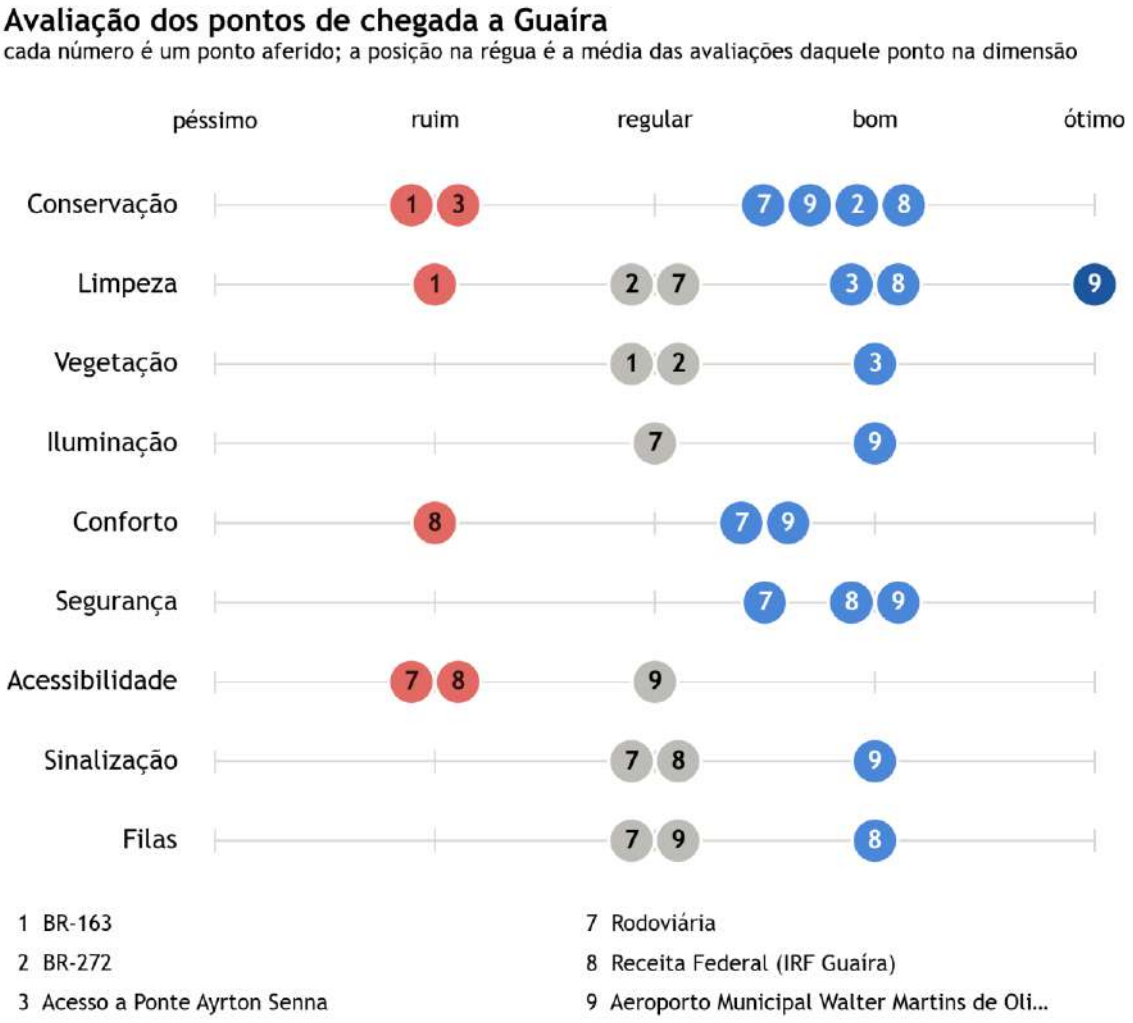
Mapa 62 - Pontos aferidos na chegada a Guaíra



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

A Figura 145 apresenta a classificação atribuída a cada ponto, utilizando a mesma escala da ficha de campo. A numeração é mantida no mapa, na figura e nas fichas completas, permitindo relacionar a localização de cada ponto aos respectivos resultados da avaliação.

Figura 145 - Avaliação dos pontos de chegada a Guaíra



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Nota: As escalas invertidas da ficha do terminal rodoviário (extensão das filas e sensação de segurança) foram normalizadas, de modo que valores mais elevados correspondam a melhores avaliações.

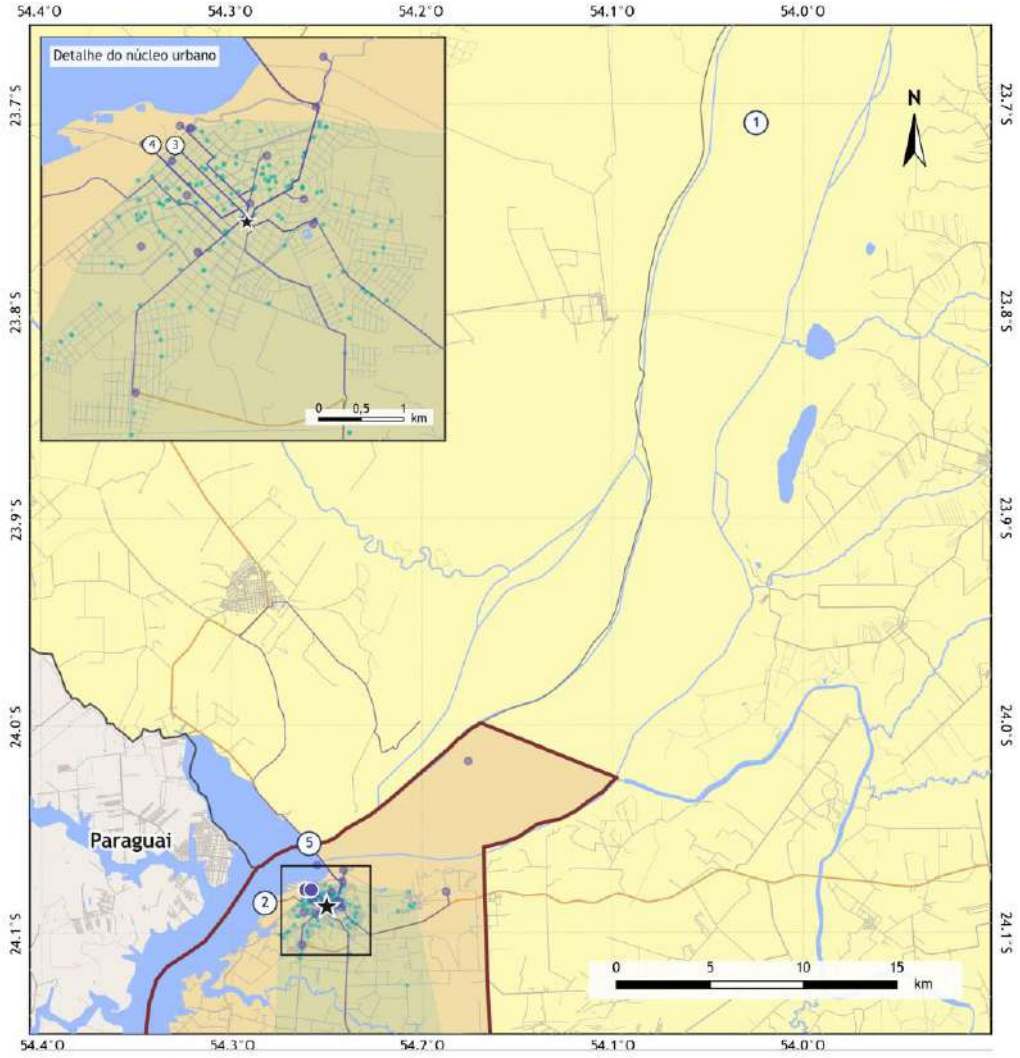
Considerando as médias obtidas nos pontos em que cada dimensão foi avaliada, os menores resultados correspondem à acessibilidade (2,3), ao conforto (3,0) e à con-

servação (3,2), enquanto iluminação e segurança apresentam as maiores médias. A ausência de marcador não representa uma avaliação baixa, mas indica que a dimensão não foi contemplada na ficha de avaliação daquele ponto, portanto, não recebeu nota.

4.1.7.2. Como o turista se desloca

Os 153 estabelecimentos georreferenciados das ACTs, que correspondem a uma amostra de metade dos registros do Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica, estão distribuídos em uma área de 218,4 km² (Mapa 63), e 96,1% deles se encontram a menos de cinco quilômetros do centro da oferta (Receita Federal, 2026). Os destinos considerados na modelagem dos trajetos estão, em sua maioria, próximos do centro da oferta, com poucos destinos distantes: são 28, entre 24 atrativos turísticos e quatro acessos ao município, como rodovias, aeroportos e portos, localizados, em média, a 4,1 km em linha reta do centro da oferta, e o mais distante está a 47,8 km. Dos 28 destinos, 24 tiveram rota traçada sobre a malha viária.

Mapa 63 - A oferta turística e os trajetos internos em Guaíra



A oferta e os trajetos

- Guaíra
- Área das ACTs
- Estabelecimento (ACT)
- Trajeto até um atrativo
- Centro das ACTs
- Atrativo inventariado
- Atrativo de maior relevância (ver quadro)
- Água

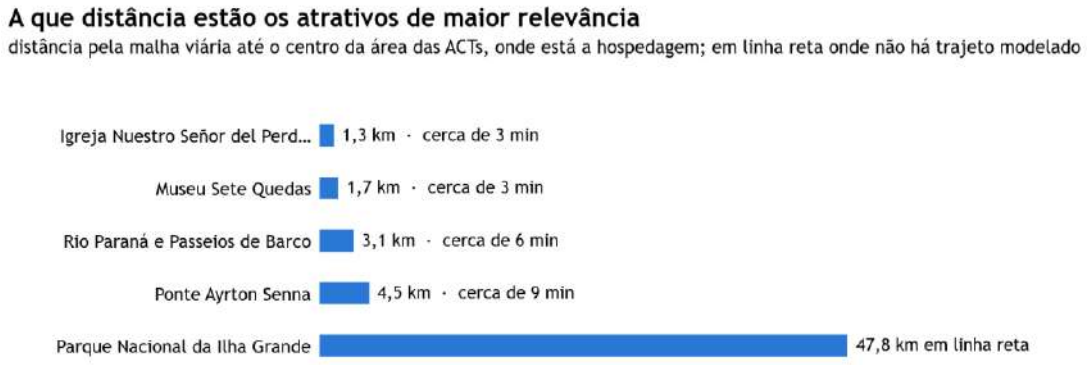
Atrativos de maior relevância (distância ao centro das ACTs)

1 Parque Nacional da Ilha Grande — 47,8 km
2 Rio Paraná e Passeios de Barco — 3,3 km
3 Igreja Nuestro Señor del Perdón (Igreja de Pedra) — 1,2 km
4 Museu Sete Quedas — 1,4 km
5 Ponte Ayrton Senna — 3,5 km

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Como a maior parte dos atrativos está próxima dos serviços turísticos, os deslocamentos internos tendem a ser curtos, com exceção dos poucos destinos distantes, que exigem percursos mais longos entre a área de concentração da oferta e os diferentes pontos de visitação.

Figura 146 - Distância dos atrativos de maior relevância ao centro da oferta



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

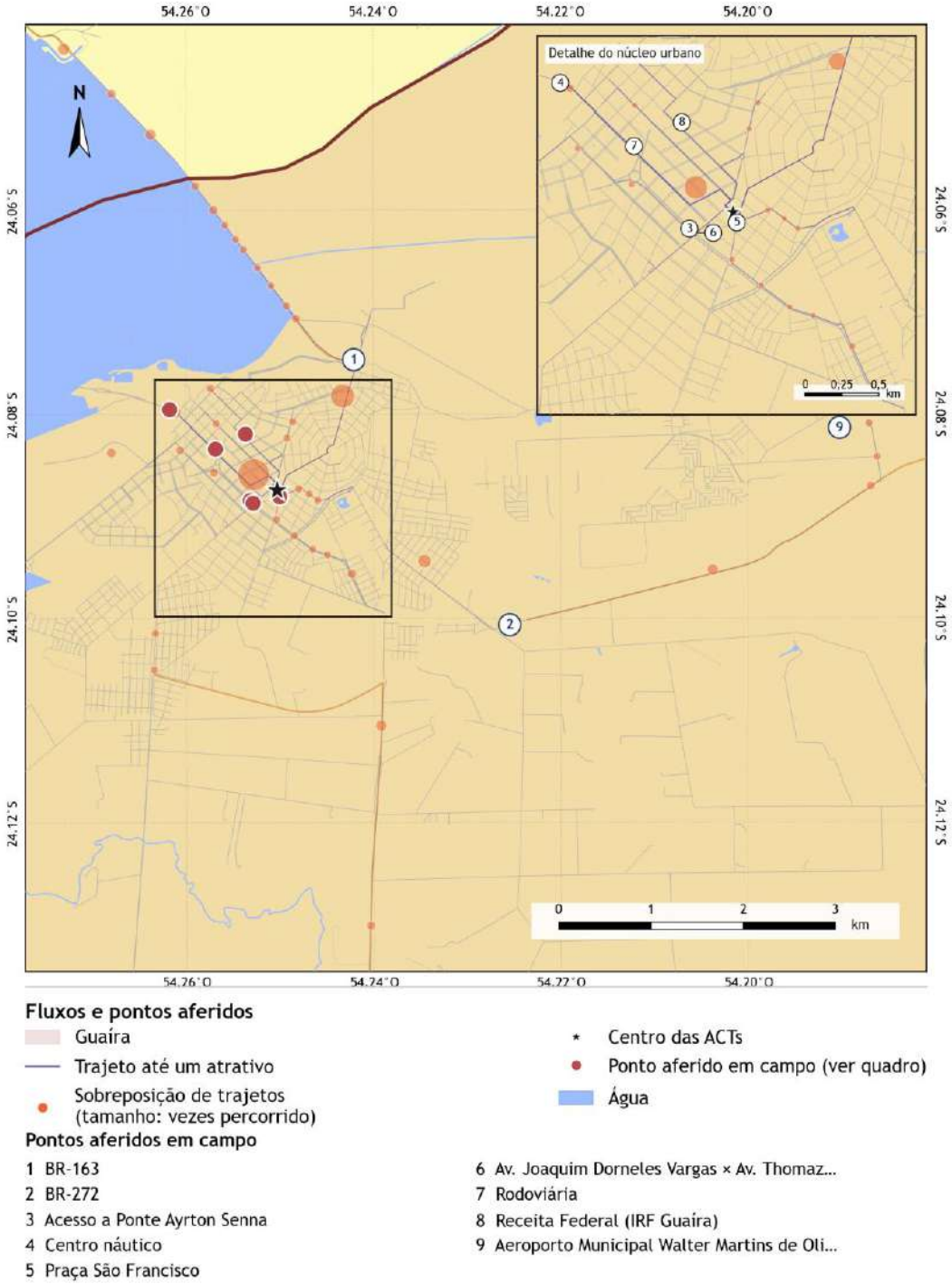
Nota: O tempo é estimativa a 30 km/h, velocidade urbana média, e não inclui estacionamento nem espera.

Os 24 trajetos considerados na análise totalizam 96,8 km pela malha viária, com extensão média de 4,0 km por trajeto. Esse valor supera a distância média em linha reta dos 24 destinos com rota, de 2,6 km, uma vez que os trajetos acompanham o desenho da rede viária. A distribuição desses trajetos não é uniforme: diferentes percursos convergem e compartilham os mesmos segmentos da rede.

O ponto de maior sobreposição reúne todos os 24 trajetos, enquanto 18 dos 100 agrupamentos identificados apresentam frequência superior à média. Esses resultados identificam os segmentos da rede com maior recorrência dos trajetos analisados entre o centro da oferta e os atrativos considerados.

O Mapa 64 apresenta a relação entre os agrupamentos de maior sobreposição e os pontos selecionados para avaliação de campo.

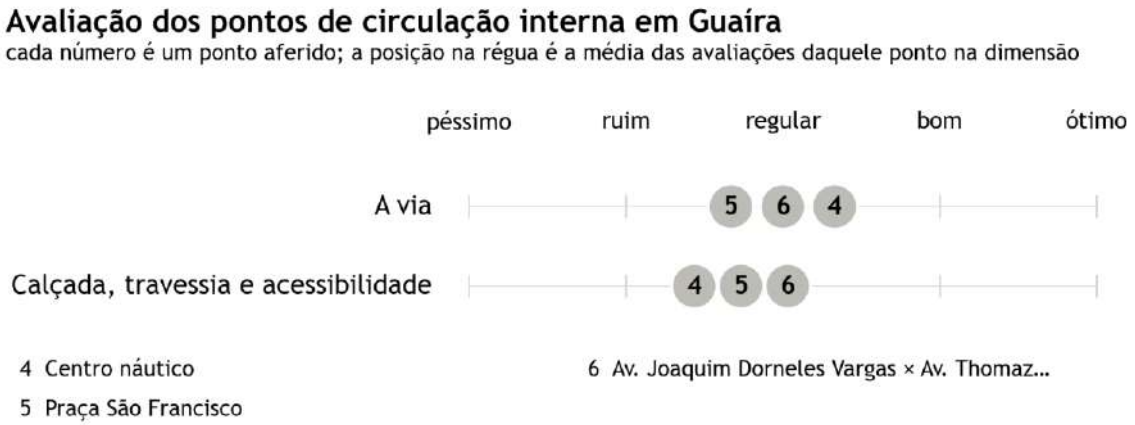
Mapa 64 - Sobreposição dos trajetos e pontos aferidos em Guaíra



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

A Figura 147 reúne os resultados da avaliação realizada em campo para cada dos pontos contemplados por essa ficha.

Figura 147 - Avaliação dos pontos de circulação interna em Guaíra



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Nota: as escalas originalmente invertidas foram normalizadas, de modo que valores mais elevados correspondam a melhores avaliações

Nos três pontos contemplados pela Figura 147, a ficha avalia separadamente a via e o conjunto formado por calçada, travessia e acessibilidade. De modo geral, as avaliações da via são ligeiramente superiores às atribuídas aos elementos destinados à circulação a pé, indicando diferença nas condições observadas conforme o modo de deslocamento. As menores avaliações do conjunto calçada, travessia e acessibilidade concentram-se no Centro náutico e na Praça São Francisco. Os resultados indicam pontos em que as condições destinadas à circulação de pedestres demandam maior atenção.

Os seis pontos de circulação caracterizados na (Figura 148) estão localizados em vias pavimentadas, com funções que variam entre ligação principal, via de serviço, coletora, via local e arterial secundária. Durante as visitas foram observados veículos de carga em quatro pontos; não foram registrados veículos de turismo. Como se trata de observação pontual, esses registros caracterizam as condições encontradas no momento do levantamento, sem representar a totalidade dos fluxos ao longo do tempo.

Figura 148 - Que via é essa: os pontos de circulação de Guaíra

Que via é essa: os pontos de circulação de Guaíra

o papel na malha vem da base cartográfica; pavimento e faixas, do levantamento em campo;
o fluxo e sua composição são o que a equipe registrou durante a visita ao ponto

	papel na malha	pavimento	fluxo	tráfego registrado na visita			
				leves	carga	coletivo	turismo
#1▫BR-163	ligação principal	Asfalto · 1 faixa	4	●	●	○	○
#2▫BR-272	de serviço	Asfalto · 1 faixa	3	●	●	○	○
#3▫Acesso a Ponte Ayrton Senna	arterial secundária	Asfalto · 1 faixa	4	●	●	○	○
#4▫Centro náutico	coletora	Asfalto · 1 faixa	1	●	○	○	○
#5▫Praça São Francisco	local	Asfalto · 1 faixa	1	●	○	○	○
#6▫Av. Joaquim Dorneles Vargas × Av. Thomaz Luiz Zaballos	arterial secundária	Asfalto · 1 faixa	3	●	●	○	○

● registrado na visita ○ não registrado fluxo: intensidade na hora da visita, de 1 a 5

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo e de OpenStreetMap (2026).

Nota: O tráfego registrado corresponde a uma observação pontual; a ausência de registro de determinado tipo de veículo não significa que ele não circule pela via.

A Figura 149 reúne registrosdas vias internas avaliadas.

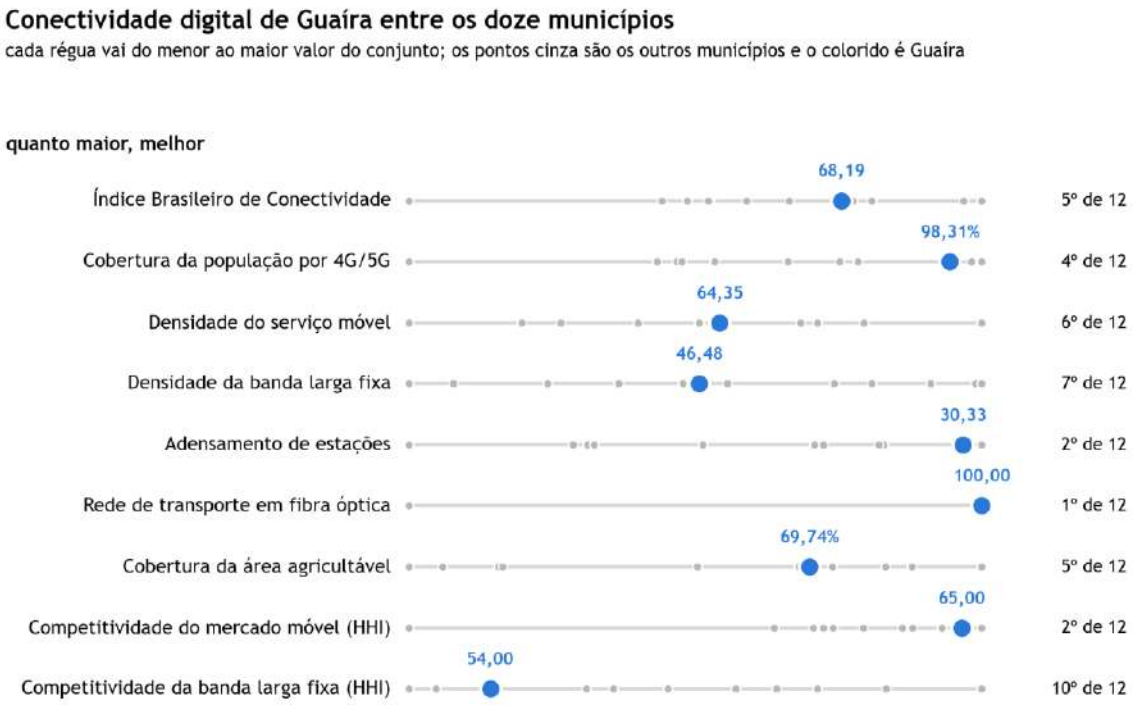
Figura 149 - Vias internas de Guaíra



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

A Figura 150 apresenta a posição de Guaíra entre os 12 municípios analisados nos indicadores de conectividade digital. O município dispõe de rede de transporte em fibra óptica, condição comum a 11 dos 12 municípios e ocupa a 2ª posição no adensamento de estações, a 5ª no Índice Brasileiro de Conectividade e a 7ª na densidade da banda larga fixa (ANATEL, 2026).

Figura 150 - Conectividade digital de Guaíra entre os 12 municípios



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ANATEL (2026).

Nota: Competitividade (HHI): inverso do índice de Herfindahl-Hirschman; valor maior indica mercado mais competitivo.

No âmbito dos serviços digitais de mobilidade, apenas a Uber inclui Guaíra em sua lista de cidades atendidas entre as plataformas nacionais de transporte por aplicativo consultadas (99 Tecnologia, 2026; Uber, 2026).

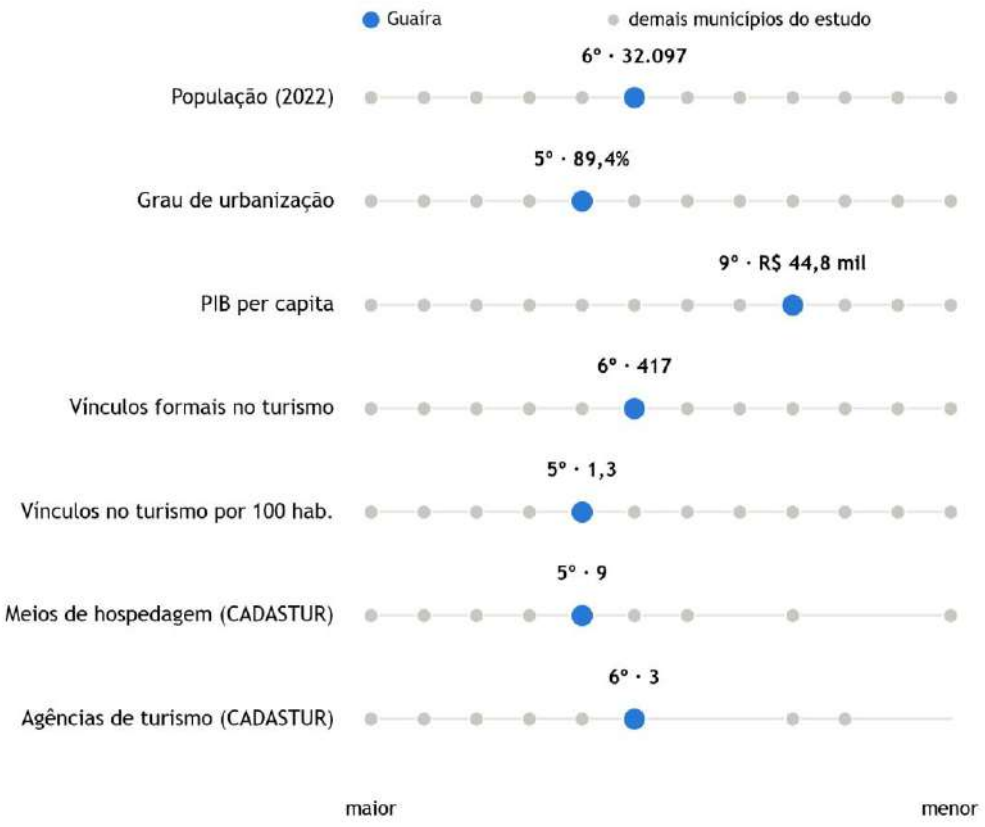
4.1.7.3. Guaíra no contexto regional

Guaíra integra o eixo oeste paranaense, que liga o município a Cascavel e a Foz do Iguaçu, e constitui o ponto de partida do eixo de transição entre o Paraná e o Mato

Grosso do Sul, que segue pela Ponte Ayrton Senna em direção a Mundo Novo e Dourados. Com Mundo Novo e Salto del Guairá, no Paraguai, forma um conjunto de articulação interestadual e transfronteiriça, e a BR-163 cumpre, ao mesmo tempo, a função de porta de entrada e de eixo de distribuição dos visitantes. O município integra a região turística Cataratas do Iguaçu e Caminhos ao Lago de Itaipu (MTur, 2026).

Entre os 12 municípios analisados (Figura 151), Guaíra ocupa a quinta posição em grau de urbanização, vínculos formais no turismo por habitante e número de meios de hospedagem; a sexta em população, vínculos formais nas ACTs e número de agências de turismo; e a nona em PIB per capita (IBGE, 2023d, 2025; RAIS, 2025; CADASTUR, 2022).

Figura 151 - Posição de Guaíra entre os 12 municípios do estudo



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em IBGE (Censo 2022 e PIB dos Municípios), RAIS e CADASTUR.

4.1.7.4. Gargalos e potenciais

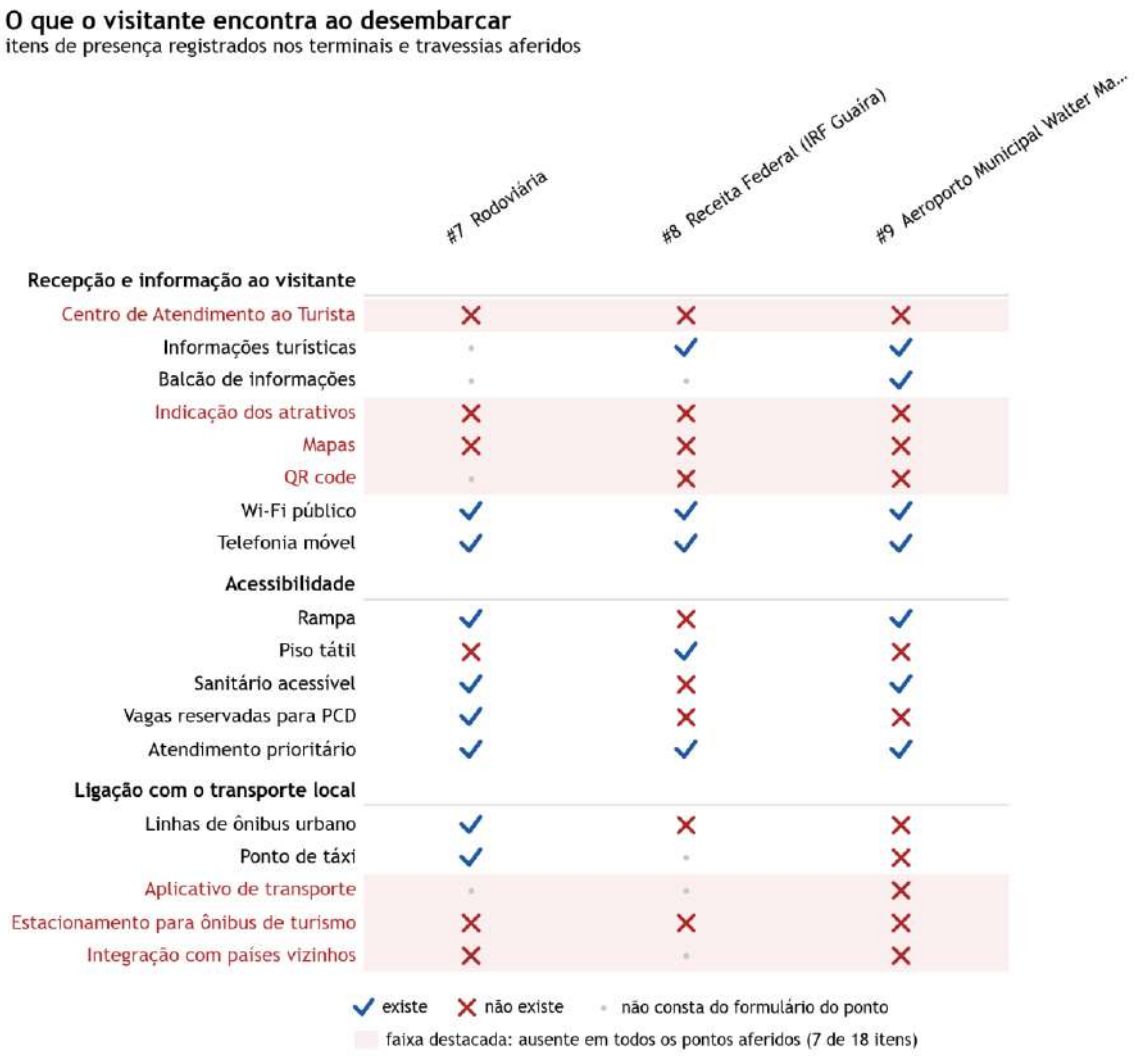
Segundo a gestão municipal, a restauração da Ponte Ayrton Senna, em execução, agravou as filas na ligação com Mundo Novo, e o município não dispõe de sinalização turística bilíngue adequada (informação verbal)[20]. Nos trechos urbanos da BR-163, veículos de passeio compartilham pistas simples com caminhões e bitrens.

Nos três pontos de desembarque avaliados (Figura 152), sete itens não apresentaram registro positivo em nenhum dos locais: CAT, indicação dos atrativos, mapas, QR Code, área de embarque por aplicativo de transporte, estacionamento para ônibus de turismo e integração com países vizinhos. A recorrência dessas ausências evidencia lacunas comuns aos pontos de chegada avaliados, devendo ser interpretada no limite dos itens e locais contemplados pelas fichas de campo.

Em contrapartida, os três pontos de chegada dispõem de Wi-Fi público e telefonia móvel, e foram identificados recursos adicionais distribuídos entre eles, como informações turísticas, balcão de informações, linhas de ônibus urbano, ponto de táxi e elementos de acessibilidade. Somam-se a esse conjunto a ligação aérea regular com Curitiba, a infraestrutura náutica e a travessia internacional com o Paraguai. Esses elementos constituem uma base existente para qualificar a orientação, a mobilidade e o atendimento ao visitante, sem eliminar as lacunas identificadas no levantamento.

[20] Informação fornecida pela gestão municipal de Guaíra (Secretaria de Turismo, Esporte e Cultura) em entrevista concedida à equipe do projeto em agosto de 2026 (ver Apêndice A).

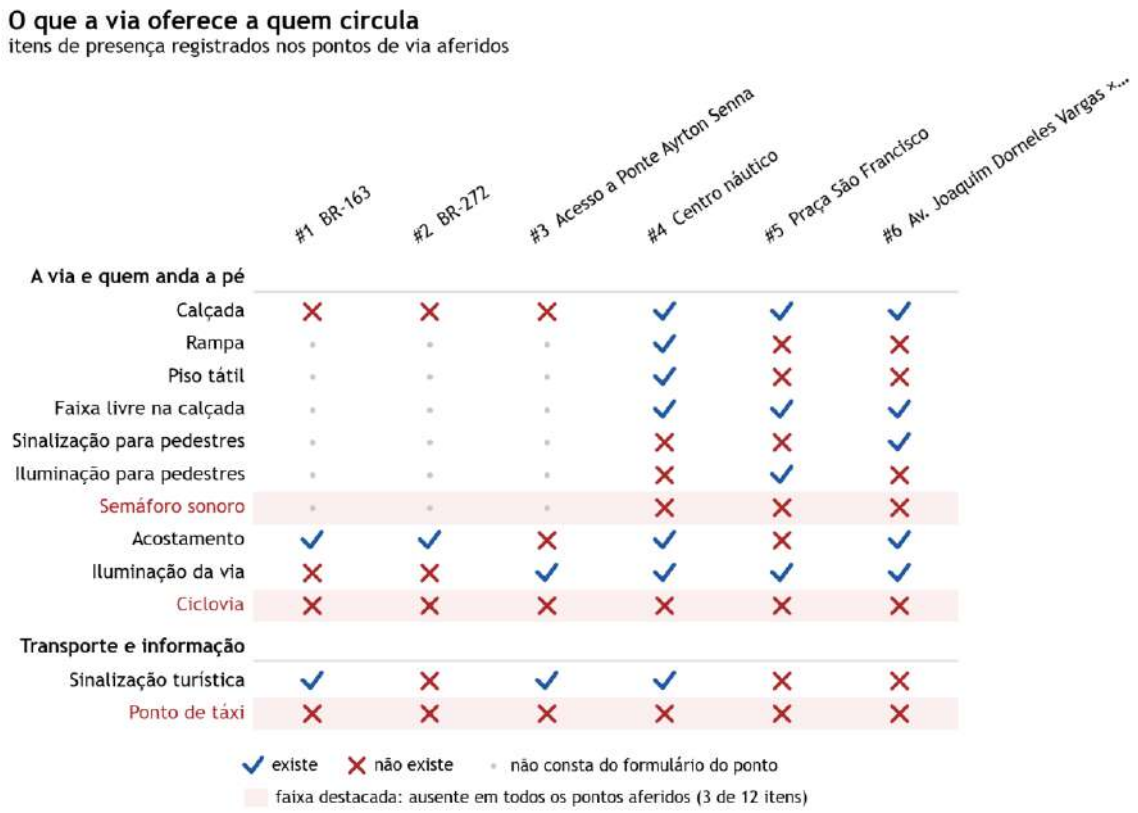
Figura 152 - O que o visitante encontra ao desembarcar em Guaíra



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Entre os itens contemplados nas fichas dos pontos de circulação (Figura 153), não houve registro positivo de semáforo sonoro, ciclovia ou ponto de táxi. A recorrência dessas ausências nos pontos em que os itens foram aferidos evidencia fragilidades na infraestrutura destinada à circulação e ao apoio ao usuário.

Figura 153 - O que a via oferece a quem circula por Guaíra



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

O Rio Paraná e o Parque Nacional de Ilha Grande sustentam o ecoturismo e os turismos náutico e de pesca, segmentos que o Produto 3 associa ao município.

4.1.7.5. Obras e intervenções previstas

Em Guaíra, as intervenções previstas combinam empreendimentos federais no corredor da BR-163, ações do Plano Plurianual, em grande parte condicionadas a convênio, e obras na orla do Rio Paraná (Quadro 20).

Quadro 20 - Empreendimentos e intervenções que incidem sobre o acesso e a circulação em Guaíra (PR)

Empreendimento	Esfera	Situação	Investimento	Fonte
Duplicação da BR-163/PR, Cascavel-Marechal Cândido Rondon (ID 2059)	Federal	Concluída	R$ 475,0 milhões	Brasil, 2026d
Contorno Leste de Guaíra, BR-163/PR (ID 2557)	Federal	Em ação preparatória	R$ 100,0 milhões	Brasil, 2026d

Empreendimento	Esfera	Situação	Investimento	Fonte
Restauração da Ponte Ayrton Senna (BR-163/PR), ligação com Mundo Novo	Federal	Estudo concluído; reforma informada como em execução	Não informado	Apêndice F; informação verbal
Nova Ferroeste: ramal até Guaíra, com possível terminal de transbordo	Federal e estadual	Estudo de viabilidade concluído; licenciamento ambiental em análise	Não definido para os ramais	Apêndice F
Duplicação da Rua Elias Muntoreanu e da Avenida Marginal, recape e pavimentação em quinze bairros (Ação 1015)	Municipal	Previsto para 2026–2029, condicionado a convênio	R$ 49,7 milhões (dotação 2026–2029)	Guaíra, 2025b
Reforma ou construção de nova ponte na Rua Elias Muntoreanu (Ação 1015)	Municipal	Previsto para 2026–2029	Incluído na Ação 1015	Guaíra, 2025b
Ciclovias Guaíra-Dr. Oliveira Castro e da Avenida Marginal (Ação 1015)	Municipal	Previsto para 2026–2029	Incluído na Ação 1015	Guaíra, 2025b
Melhorias em estradas rurais (Ação 1016)	Municipal	Previsto para 2026–2029, condicionado a convênio	R$ 11,7 milhões (dotação 2026–2029)	Guaíra, 2025b
Construção e reforma do terminal rodoviário (Ação 1030)	Municipal	Previsto para 2026–2029	R$ 40 mil (dotação 2026–2029)	Guaíra, 2025b
Aeroporto Municipal Walter Martins de Oliveira (Ação 1018)	Municipal	Previsto para 2026–2029, condicionado a convênio	R$ 2,0 milhões (dotação 2026–2029)	Guaíra, 2025b
Porto Internacional Lacustre Sete Quedas: instalações, Inspetoria da Receita Federal e pátio de caminhões (Ação 1019)	Municipal	Previsto para 2026–2029, condicionado a convênio	R$ 1,4 milhão (dotação 2026–2029)	Guaíra, 2025b
Canal de navegação para acesso e atracagem da balsa e estudo de concessão do porto (Atividade 2.095)	Municipal	Previsto para 2026–2029	R$ 3,4 milhões (dotação 2026–2029)	Guaíra, 2025b
Píeres de acesso ao Rio Paraná nas ilhas	Municipal	Previsto, na função Desporto e Lazer	Não especificado	Guaíra, 2025b
Corredor turístico da orla: antiga Prainha, Seringueira, Porto dos Pescadores e Centro Náutico; rampa náutica, quiosques e Caminho do Sol	Municipal e binacional	Rampa executada; quiosques revitalizados com recursos da Itaipu; Caminho do Sol em fase final	Não informado	Informação verbal

Empreendimento	Esfera	Situação	Investimento	Fonte
Operação da balsa aos sábados e domingos (expediente da Receita Federal)	Federal	Demanda; sem operação nos fins de semana	Sem custo de obra	Informação verbal

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base nas fontes indicadas na última coluna.

Na escala federal, a duplicação da BR-163 entre Cascavel e Marechal Cândido Rondon está concluída, e o Contorno Leste de Guaíra encontra-se em ação preparatória, com investimento previsto de R$ 100 milhões (Brasil, 2026d). A Nova Ferroeste, com ramal previsto até o município, permanece em licenciamento ambiental.

No Plano Plurianual 2026–2029, a maior dotação, de R$ 49,7 milhões para o quadriênio, destina-se à duplicação, ao recapeamento e à pavimentação de vias, ação que inclui as ciclovias da Avenida Marginal e da ligação com o distrito de Dr. Oliveira Castro, enquanto o terminal rodoviário recebe R$ 40 mil (Guaíra, 2025b). A maior parte das ações depende de convênio, e os valores são dotações, e não custos de obra.

Na orla, a gestão municipal informou a execução da rampa náutica, a revitalização dos quiosques com recursos da Itaipu Binacional e a fase final do Caminho do Sol, no corredor que reúne a antiga Prainha, a Seringueira, o Porto dos Pescadores e o Centro Náutico (informação verbal). O Plano Plurianual prevê ainda recursos para o Porto Internacional Lacustre Sete Quedas e para o canal de navegação da balsa.

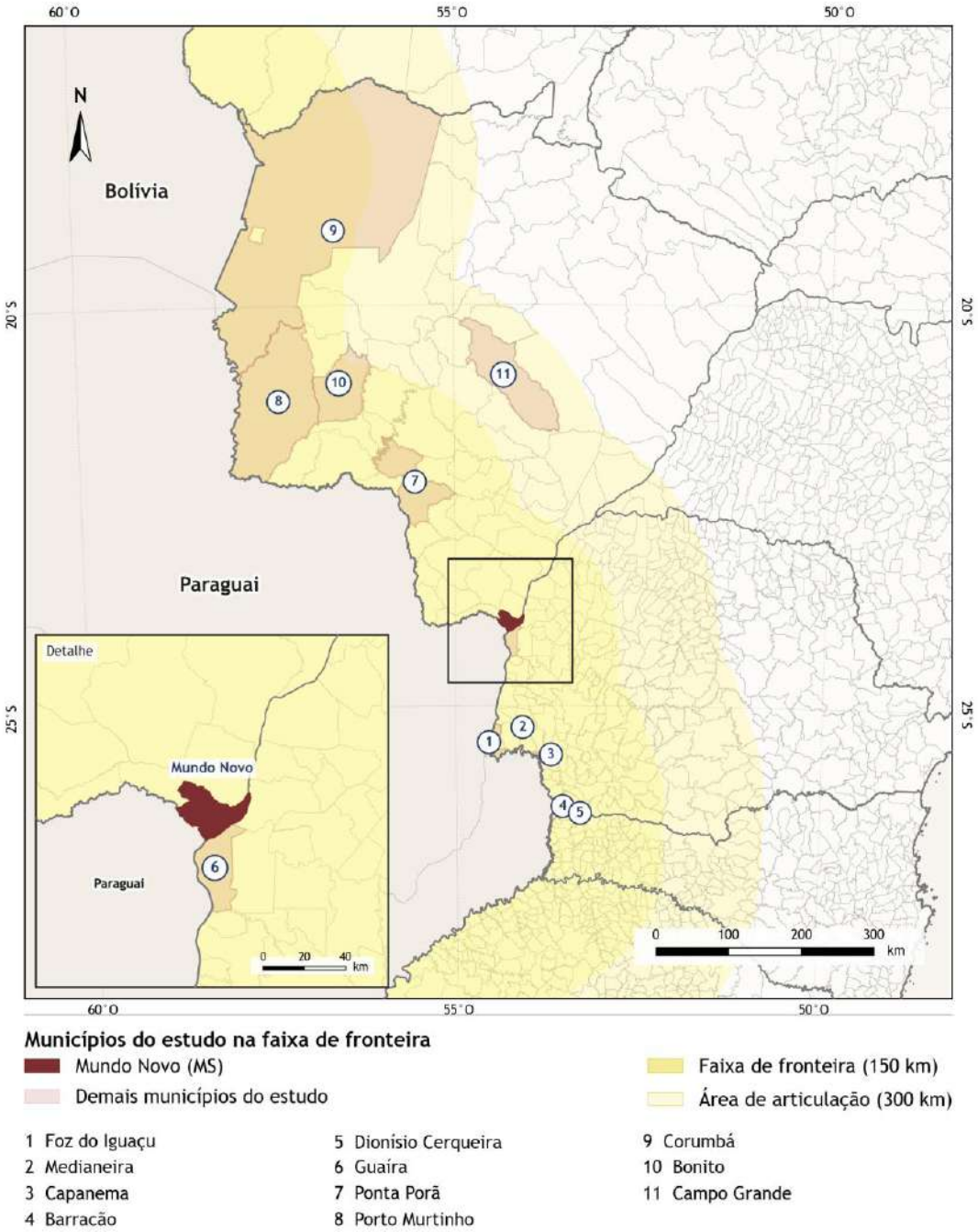
4.1.8. Mundo Novo (MS)

Mundo Novo reúne 19.193 habitantes em uma área de 478,4 km², dos quais 88% residem em área urbana (IBGE, 2023d). No Mapa do Turismo Brasileiro, o município encontra-se classificado como município com oferta turística complementar (MTur, 2026). Mundo Novo registra ainda 145 vínculos formais nas ACTs (RAIS, 2025) e conta com três meios de hospedagem cadastrados no CADASTUR, no recurso mais recente disponível nos dados abertos, referente ao primeiro trimestre de 2022 (CADASTUR, 2022).

Como pode ser visualizado no Mapa 65, o município está localizado no extremo sul do Mato Grosso do Sul, a 340 km de Campo Grande em linha reta, e integra a Região

Geográfica Imediata de Naviraí - Mundo Novo, inserida na Região Geográfica Intermediária de Dourados (IBGE, 2017). Situa-se na faixa de fronteira internacional e faz divisa com o Paraguai. Entre os demais municípios do estudo, Guaíra é o mais próximo de Mundo Novo por estrada, com percurso de carro que leva cerca de 25 minutos (OpenStreetMap, 2026).

Mapa 65 - Os 12 municípios na faixa de fronteira, com Mundo Novo (MS) em destaque



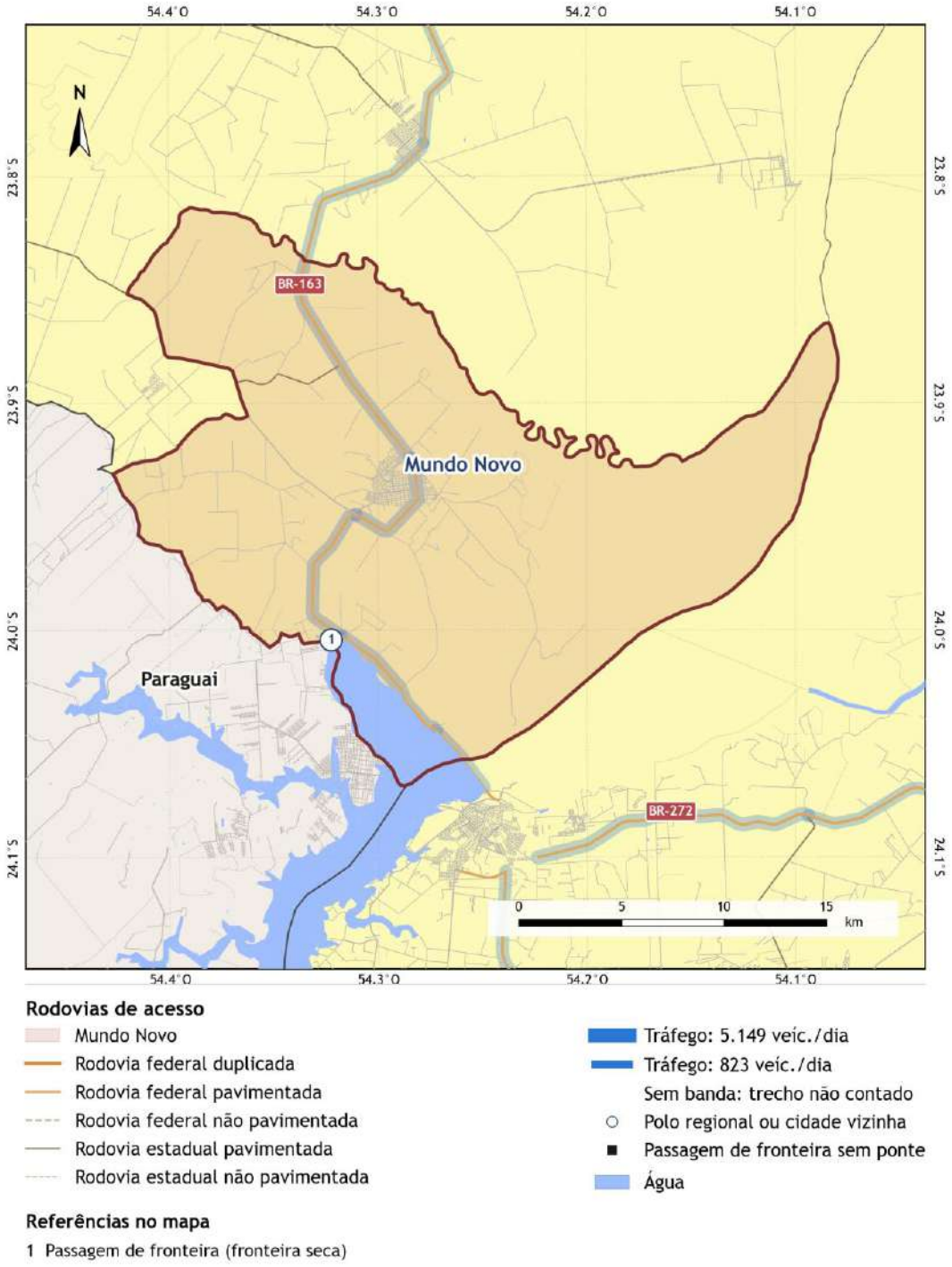
Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em IBGE (malha municipal 2025 e polígono da Faixa de Fronteira de 150 km).

4.1.8.1. Como o turista chega

No município estão presentes o acesso rodoviário, as travessias de fronteira e o modal hidroviário (DNIT, 2026b; ANTT, 2025; ANTAQ, 2026). Não há aeroporto com voo regular de passageiros nem transporte ferroviário.

Pelo Mapa 66, visualiza-se que o acesso rodoviário ao município a partir do interior do país concentra-se em um único eixo federal, a BR-163, com 33,9 km no território municipal. As rodovias estaduais MS-299 e MS-386 somam outros 65,2 km no município (DNIT, 2021, 2026b).

Mapa 66 - Rodovias de acesso a Mundo Novo



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em DNIT, SNV e CIDE.

Nota: A espessura da banda de tráfego aumenta com o volume médio diário de veículos. Os valores da legenda são referências de escala; o maior corresponde ao trecho de maior volume no recorte do mapa, que pode estar fora do município.

No trecho de maior movimentação dentro do município, entre a cabeceira da Ponte Ayrton Senna e o acesso a Salto del Guairá, a BR-163 registra 5.149 veículos por dia, dos quais 1.481 são veículos comerciais, correspondendo a 29% do fluxo total (DNIT, 2026a). Esses dados evidenciam que o principal corredor rodoviário de acesso ao município atende simultaneamente aos fluxos turísticos e ao transporte de cargas, embora, nesse trecho, a participação dos comerciais fique pouco abaixo do patamar de 30% adotado para caracterizar a sobreposição entre carga e turismo (Apêndice H). A Figura 154 apresenta uma imagem de divulgação do destino de Mundo Novo.

Figura 154 - Imagem de divulgação turística de Mundo Novo



Fonte: Mundo Novo Tem Turismo (2025).

O Quadro 21 apresenta a qualificação das duas vias de chegada ao município quanto ao tipo de pista, à manutenção, ao acostamento, à iluminação e à sinalização.

Quadro 21 - Qualificação das vias de chegada a Mundo Novo

Ponto	Pista	Manutenção	Acostamento	Iluminação	Sinalização de trânsito	Sinalização de turismo	Sinalização para pedes-tres
#1 BR-163	Asfalto, simples	4 de 5	Sim	Não	vertical e horizontal	Não	—
#3 Acesso a Porto Isabel	Terra batida, simples	2 de 5	Não	Não	só vertical	Não	—

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Nota: O travessão indica item que o formulário não cobriu naquele ponto: a sinalização para pedestres, por exemplo, só é perguntada onde há calçada.

A manutenção apresenta variações entre as vias, com graus de 4 a 2 na escala de 1 a 5 da ficha de campo. Nenhuma das vias dispõe de iluminação e a sinalização turística não foi identificada em nenhuma delas, o que limita a orientação de quem chega de carro. A Figura 155 corrobora por meio de imagens capturadas em campo das vias externas de Mundo Novo.

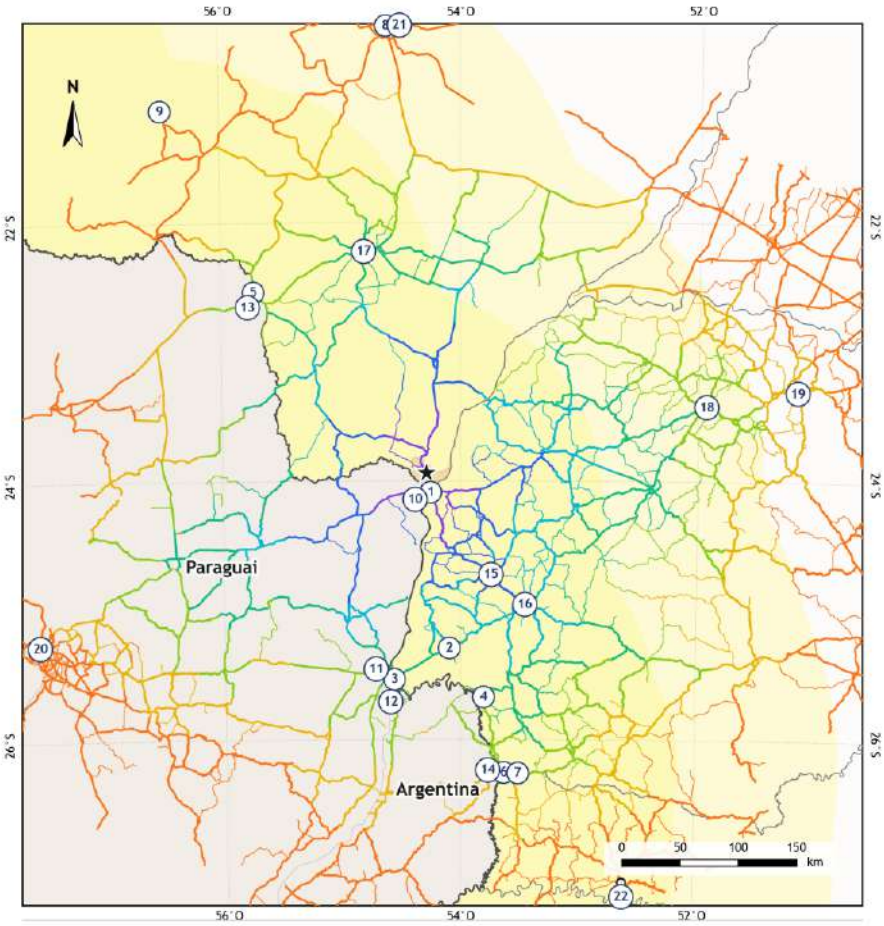


Figura 155 - Vias externas de Mundo Novo

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

O Mapa 67 representa essa malha viária em termos de tempo de deslocamento, enquanto a tabela que o acompanha apresenta os dados detalhados por município. Cada percurso foi calculado duas vezes sobre a malha viária do OpenStreetMap (2026), uma considerando os limites de velocidade sinalizados e outra utilizando as velocidades de circulação estimadas. A comparação entre os dois cenários estabelece uma faixa de tempo para cada percurso.

Mapa 67 - Tempo de viagem por estrada desde Mundo Novo



Tempo de viagem por estrada

- Origem (Mundo Novo)
- Até 1 h
- 1 a 2 h
- 2 a 3 h
- 3 a 4 h
- 4 a 5 h
- 5 a 6 h
- 6 a 8 h
- Município do estudo (ver quadro)
- Cidade fronteiriça (ver quadro)
- Cidade de referência (ver quadro)

Tempo de viagem (no limite da via, em circulação)
1 a 9: municípios do estudo · 10 a 14: cidades fronteiriças · 15 em diante: cidades de referência

1 Guaíra – 0h22-0h24
2 Medianeira – 2h40-3h16
3 Foz do Iguaçu – 3h10-3h47
4 Capanema – 3h16-3h47
5 Ponta Porã – 3h46-4h23
6 Barracão – 4h07-4h54
7 Dionísio Cerqueira – 4h07-4h55
8 Campo Grande – 5h30-6h53
9 Bonito – 6h26-8h04
10 Salto del Guairá (PY) – 0h18-0h20
11 Ciudad del Este (PY) – 3h14-3h50
12 Puerto Iguazú (AR) – 3h18-3h56
13 Pedro Juan Caballero (PY) – 3h47-4h24
14 Bernardo de Irigoyen (AR) – 4h09-4h56
15 Toledo – 1h38-1h49
16 Cascavel – 2h01-2h17
17 Dourados – 2h53-3h38
18 Maringá – 3h20-4h14
19 Londrina – 4h24-5h35
20 Asunción (PY) – 5h41-6h22
21 Campo Grande – 5h31-6h53
22 Chapecó – 5h59-7h05

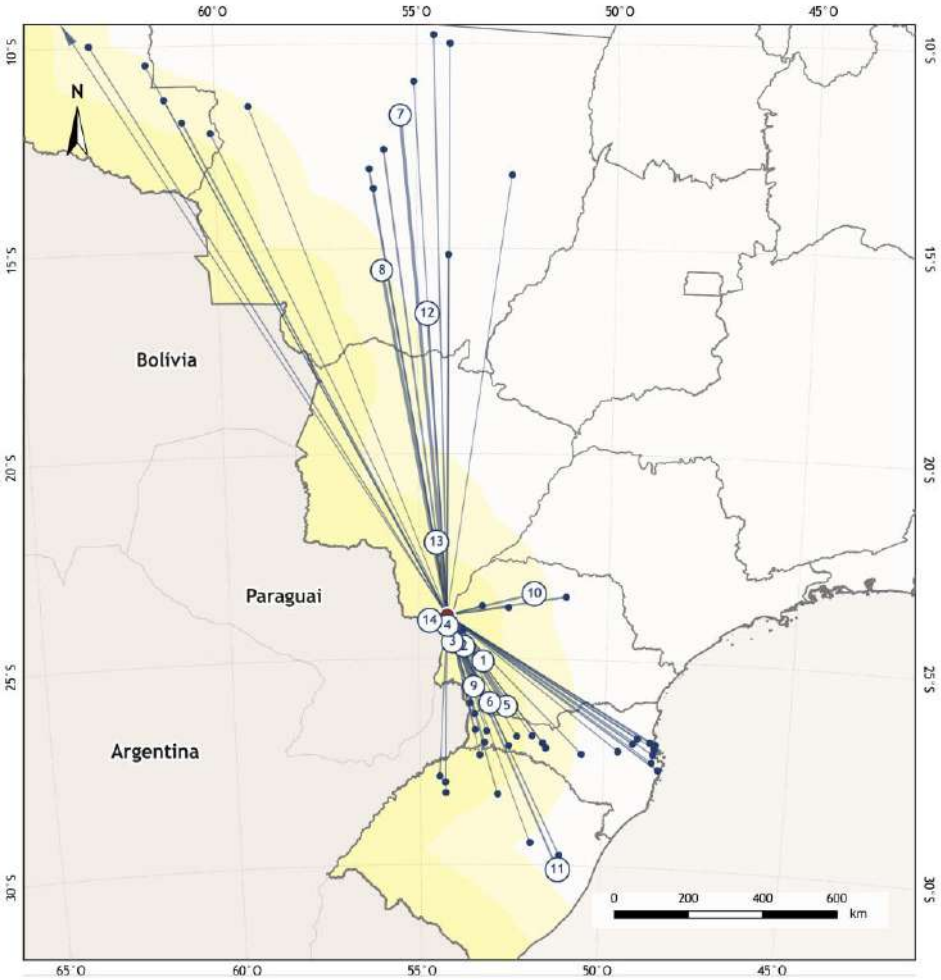
Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em OpenStreetMap.

Considerando um deslocamento de até duas horas, correspondente a uma viagem de ida e volta no mesmo dia, o alcance rodoviário contempla apenas Guaíra entre os municípios do estudo. Já o deslocamento até Campo Grande varia entre 5 h 31 min e 6 h 53 min.

Em contrapartida, a posição fronteiriça faz com que o país vizinho esteja inserido no próprio espaço de deslocamento urbano. Salto del Guairá (Paraguai), por exemplo, está entre 18 e 20 minutos de percurso, sem considerar o tempo de espera nos postos de controle e nas aduanas.

Em 2025, foram emitidas 5.592 passagens de ônibus interestaduais com origem ou destino no município, distribuídas em 102 ligações diretas. As dez principais ligações concentram 76% desse total (ANTT, 2025), conforme detalhado na tabela que acompanha o Mapa 68.

Mapa 68 - Ligações diretas por ônibus a partir de Mundo Novo



Ligações por ônibus

- Mundo Novo
- Ligação direta (espessura: passagens)
- Demais ligações diretas (sem número)
- Linha estadual (oferta ClickBus, partidas/dia)
- Linha internacional (oferta do terminal)
- Seta na moldura: ligação fora do recorte
- Faixa de fronteira (150 km)

Ligações com serviço regular levantado

1 Cascavel/PR – 1.395 passagens
2 Toledo/PR – 639 passagens
3 Marechal Cândido Rondon/PR – 515 passagens
4 Guaíra/PR – 426 passagens
5 Pato Branco/PR – 365 passagens
6 Francisco Beltrão/PR – 262 passagens
7 Sinop/MT – 213 passagens
8 Cuiabá/MT – 209 passagens
9 Realeza/PR – 140 passagens
10 Maringá/PR – 85 passagens
11 Porto Alegre/RS – 72 passagens
12 Rondonópolis/MT – 70 passagens
13 Dourados – 5 partidas/dia
14 Salto del Guairá – linha internacional

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ANTT (bilhetagem 2025) e ClickBus (oferta, setembro de 2026).

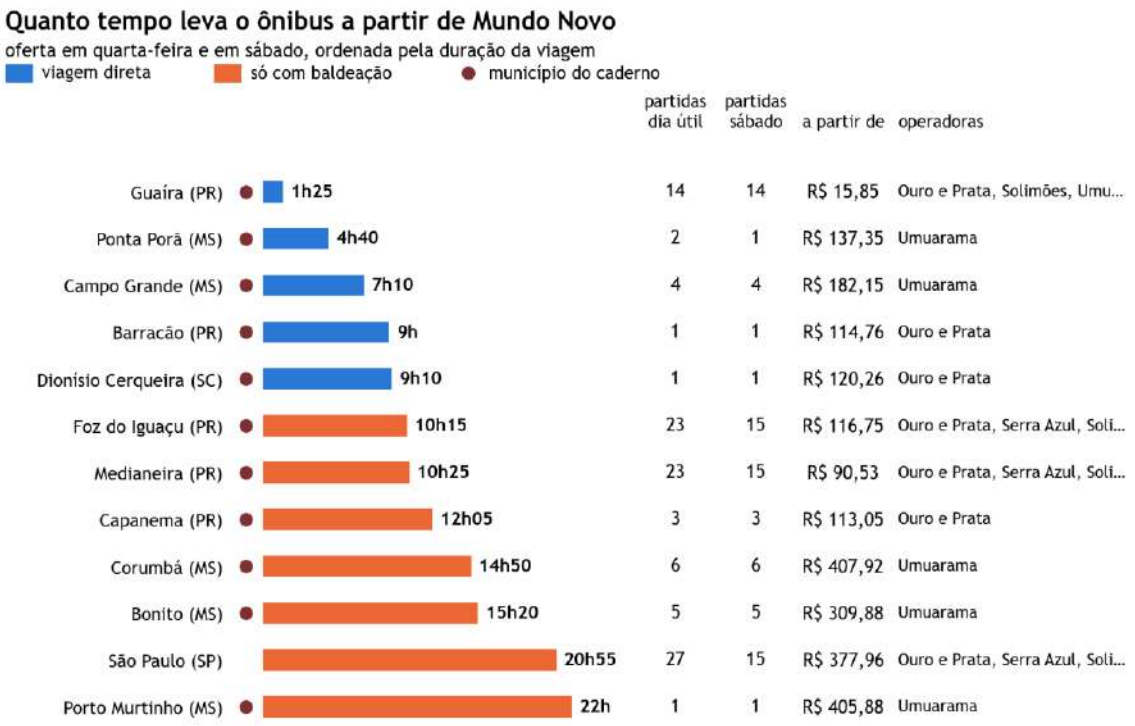
Na distribuição por unidade da federação, destaca-se o Paraná, responsável por 72,6% das passagens, seguido de Mato Grosso, com 13,9%. O terminal rodoviário de Mundo Novo foi registrado em campo e pode ser visualizado na Figura 156.



Figura 156 - Infraestrutura de acesso turístico: rodoviária de Mundo novo
Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

A Figura 157 apresenta as características das viagens de ônibus à venda a partir do município (ClickBus, 2026b). Diferentemente do Mapa 68, que registra o movimento de passageiros em 2025, a figura reúne toda a oferta encontrada na plataforma, inclusive as viagens que só existem com baldeação, e não apenas as ligações de maior movimento. Nos deslocamentos com duração inferior a quatro horas, há um único destino, Guaíra (1 h 25 min de distância). Nessa faixa de duração, a viagem de ônibus leva cerca de 3,7 vezes o tempo do percurso de carro calculado sobre a malha viária (OpenStreetMap, 2026), o que coloca o ônibus em desvantagem de tempo em relação ao automóvel particular nesse deslocamento.

Figura 157 - Viagens de ônibus à venda a partir de Mundo Novo (por destino)



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ClickBus (setembro de 2026). Nota: Preço da tarifa mais barata encontrada, com taxa de embarque.

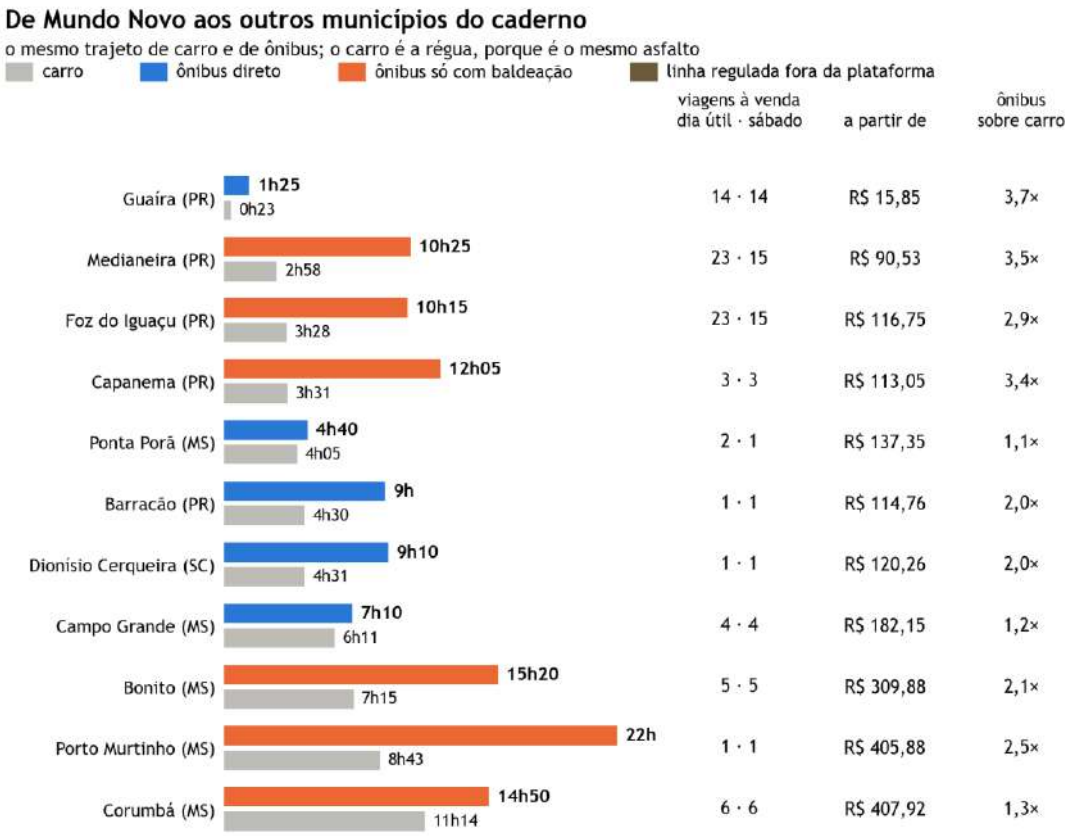
Nas viagens de longa distância, a diferença entre os destinos está também na frequência das partidas. Campo Grande dispõe de quatro partidas em dia útil e Ponta Porã, de duas, enquanto Barracão e Dionísio Cerqueira contam com apenas uma cada.

4.1.8.1.1. A ligação com os municípios analisados

Dos 11 municípios analisados (Figura 158), nenhum apresenta conexão por ônibus em menos de uma hora; a ligação mais rápida é com Guaíra, com 14 viagens diárias e tempo de percurso de aproximadamente 1 h 25 min, frente a cerca de 25 minutos de deslocamento de carro (no sentido contrário, 24 partidas em dia útil e cerca de 20 minutos; ver seção 4.1.7). Para os demais, a oferta de transporte coletivo rodoviário torna-se mais restrita e apresenta diferentes limitações de frequência, conexão e disponibilidade na plataforma de venda consultada (ClickBus, 2026b): quatro contam com linha

direta (Barracão, Campo Grande, Dionísio Cerqueira e Ponta Porã), a mais curta com 4 h 40 min de viagem até Ponta Porã; e seis só são alcançados com baldeação.

Figura 158 - Tempo de viagem de Mundo Novo aos outros municípios do estudo

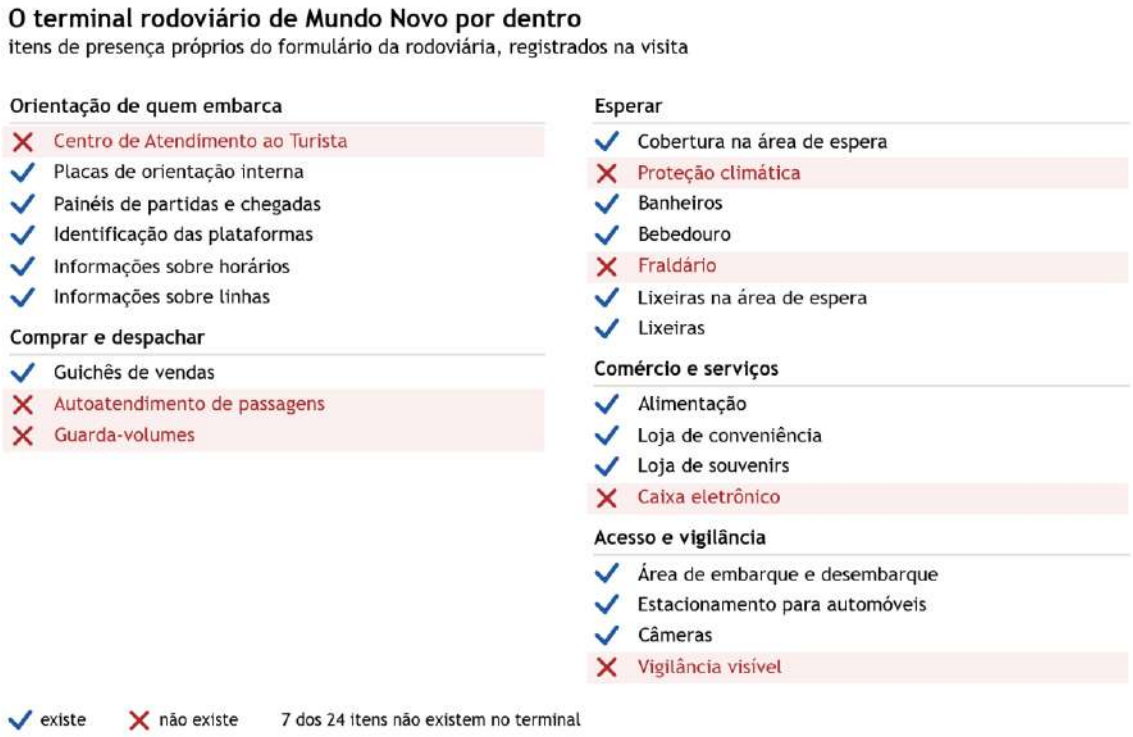


Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ClickBus (oferta, setembro de 2026) e em isócronas sobre a malha do OpenStreetMap.

Para Medianeira, o deslocamento também é possível, mas exige baldeação, resultando em aproximadamente dez horas e meia de viagem de ônibus, enquanto o percurso de carro leva de 2 h 40 min a 3 h 16 min. A comparação entre os dois modos permite evidenciar o impacto da ausência de uma conexão direta, que acrescenta à viagem o desvio até a cidade da troca e o tempo de espera entre um ônibus e outro. Nas ligações diretas, a duração da viagem de ônibus varia de 1,1 vez o tempo de carro, para Ponta Porã, a 3,7 vezes, para Guaíra. Na ligação com Medianeira, que exige baldeação, essa relação é de 3,5 vezes.

No terminal rodoviário do município (Figura 159), a visita de campo identificou, entre os elementos de orientação e informação avaliados no formulário, placas de orientação interna, painéis de partidas e chegadas, identificação das plataformas, informações sobre horários e informações sobre linhas. Quanto ao acesso e à segurança, registrou área específica para embarque e desembarque, estacionamento para automóveis e câmeras de monitoramento.

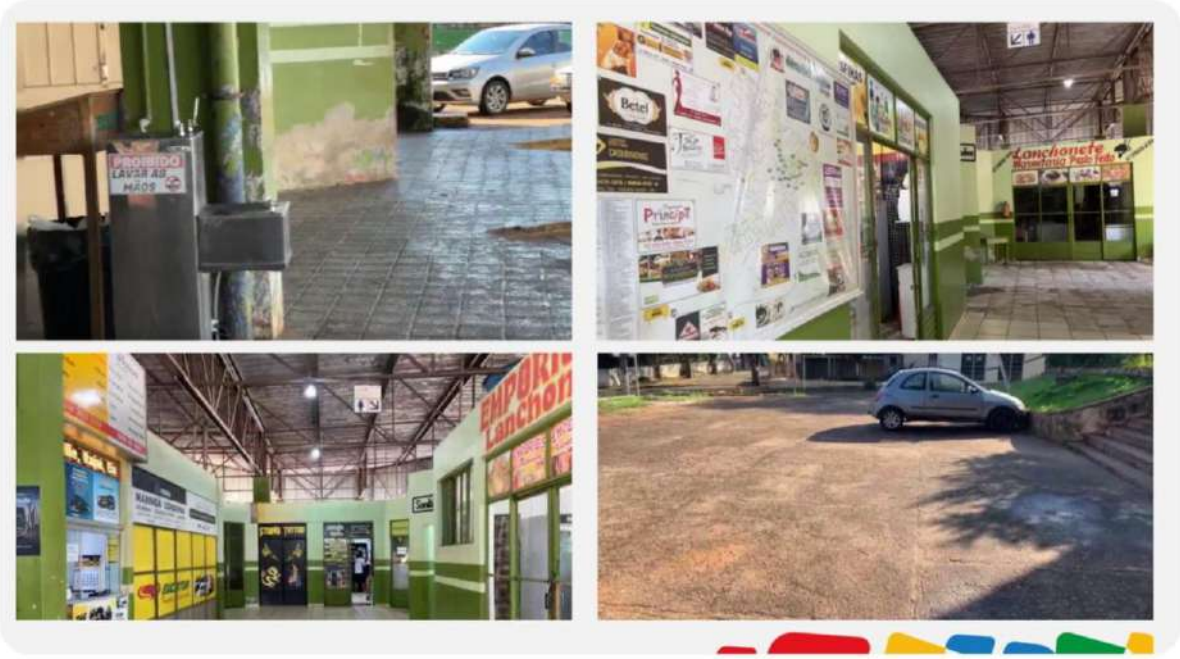
Figura 159 - Serviços e orientação no terminal rodoviário de Mundo Novo



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Na visita de campo, não foram registrados sete dos itens avaliados: CAT, autoatendimento de passagens, guarda-volumes, proteção climática, fraldário, caixa eletrônico e presença visível de profissionais de segurança. A Figura 160 destaca detalhes sobre aspectos da rodoviária de Mundo Novo.

Figura 160 - Aspectos internos do terminal rodoviário de Mundo Novo

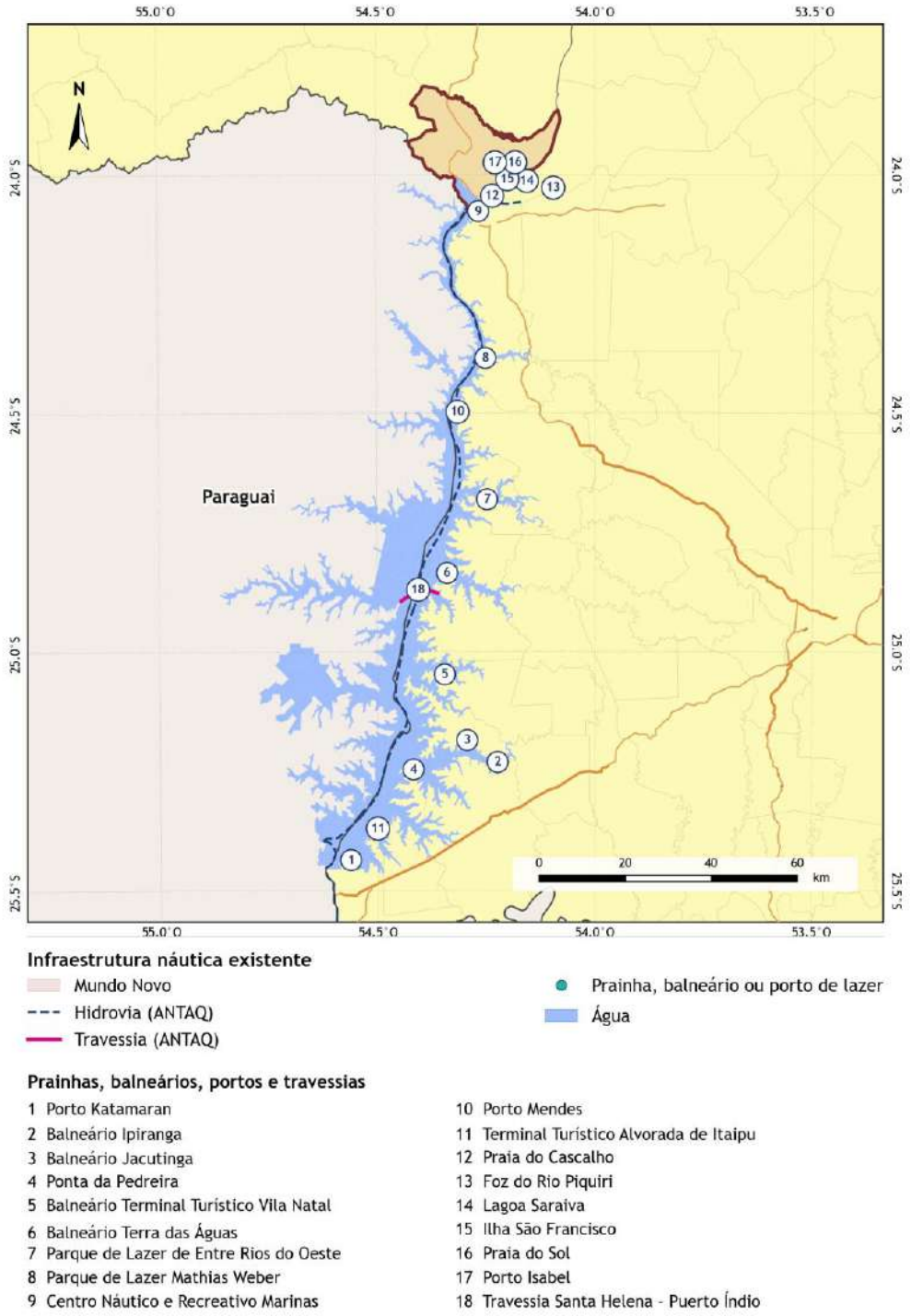


Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Embora essas ausências não impeçam o embarque, estas interferem nas condições de permanência e de apoio ao usuário, que enfrenta tempo de espera sem serviço de apoio, ausência de espaço para solicitar orientação turística, ausência de fraldário para quem viaja com criança e ausência de caixa eletrônico para sacar dinheiro em espécie, necessidade corrente de quem pretende cruzar a fronteira no mesmo dia em que passa pelo terminal.

Quanto à infraestrutura náutica (Mapa 69), o território conta com a Hidrovia do Tietê-Paraná e seis pontos de embarque e lazer nomeados (ANTAQ, 2026; Itaipu Binacional, 2026). Não há travessia internacional por via fluvial: o uso turístico do corpo d'água está associado a passeios e lazer, e não à chegada ao município.

Mapa 69 - Infraestrutura náutica de Mundo Novo

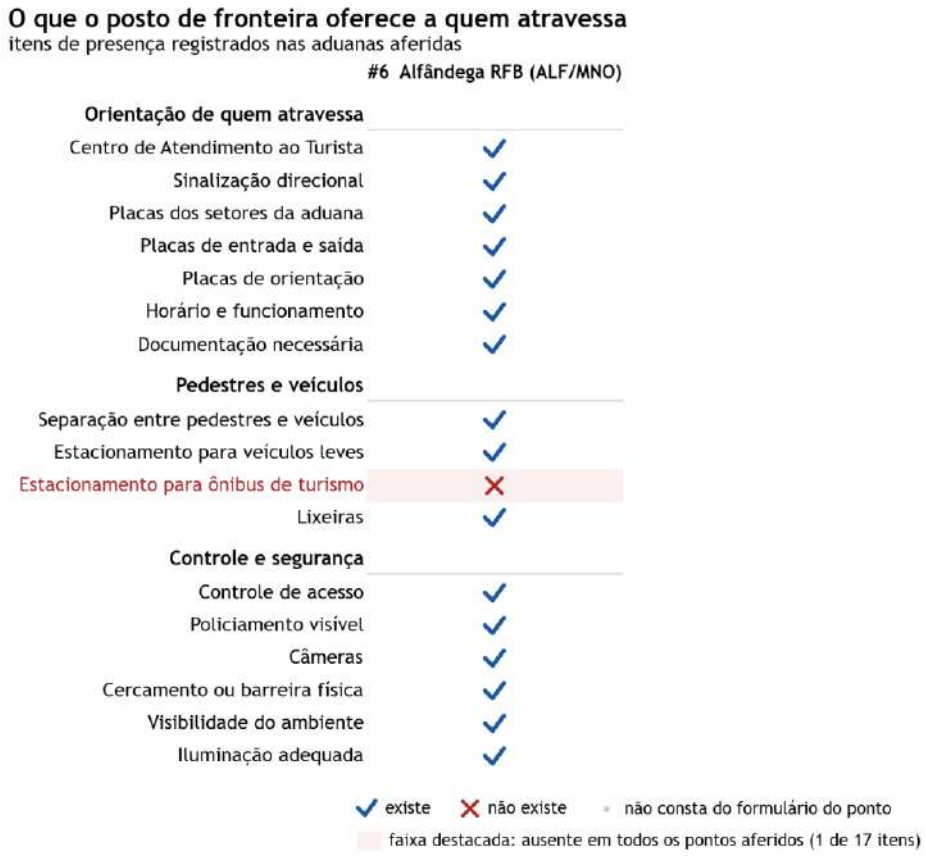


Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ANTAQ e em cartas de navegação do reservatório de Itaipu.

4.1.8.1.2. A travessia internacional

A fronteira com o Paraguai é seca, junto a Salto del Guairá, e foi avaliado em campo um posto de fronteira (Figura 161): Alfândega RFB (ALF/MNO, #6) (Figura 162).

Figura 161 - O que o posto de fronteira oferece a quem atravessa em Mundo Novo



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

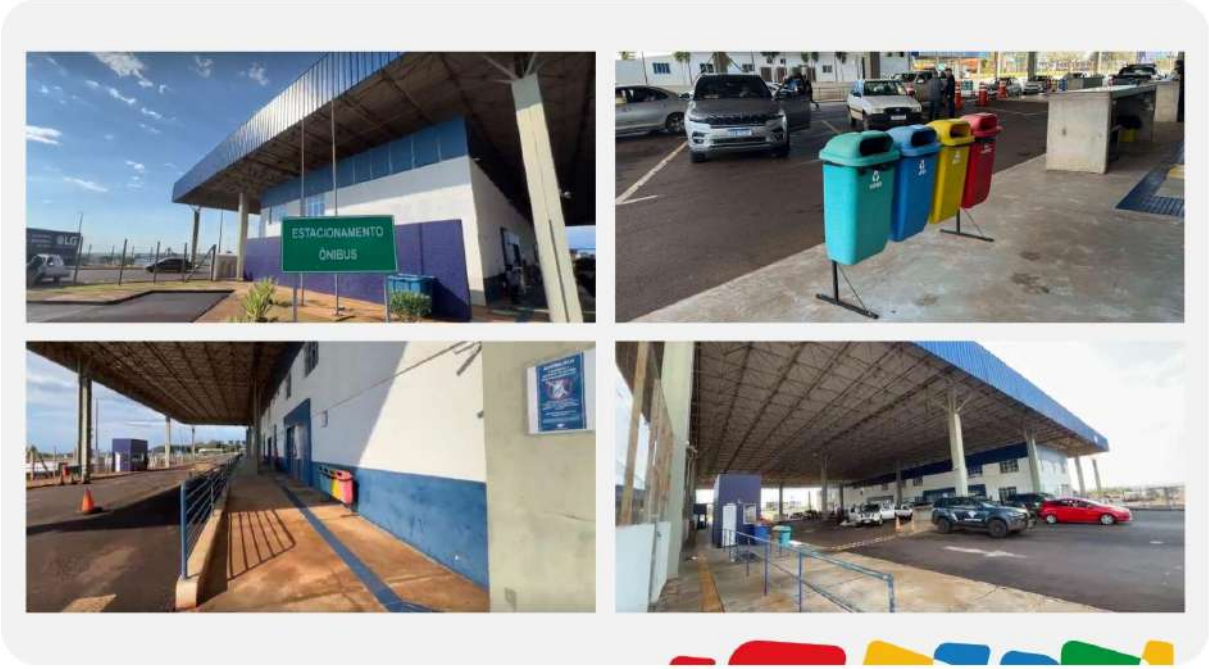
Figura 162 - Aduana de Mundo Novo



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Entre os itens de orientação, circulação e controle da ficha do posto de fronteira, o único não identificado foi o estacionamento para ônibus de turismo. Alguns dos aspectos da infraestrutura aduaneira da Receita Federal podem ser visualizados na Figura 163.

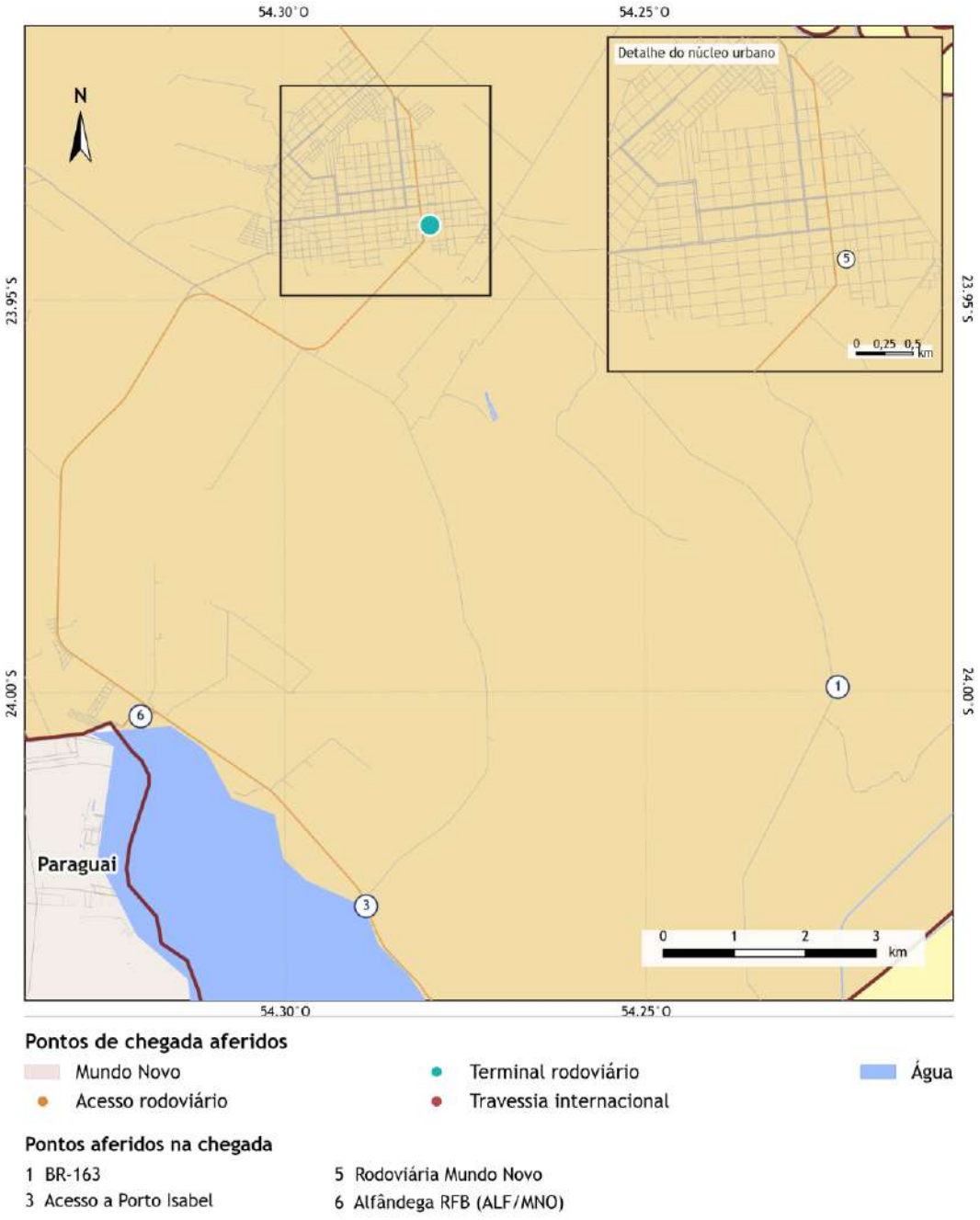
Figura 163 - Aspectos avaliados sobre a infraestrutura aduaneira (Mundo Novo-BR com Paraguai)



Fonte: Itaipu Parquetec (2026)

O Mapa 70 localiza cada um dos pontos de chegada avaliados em campo.

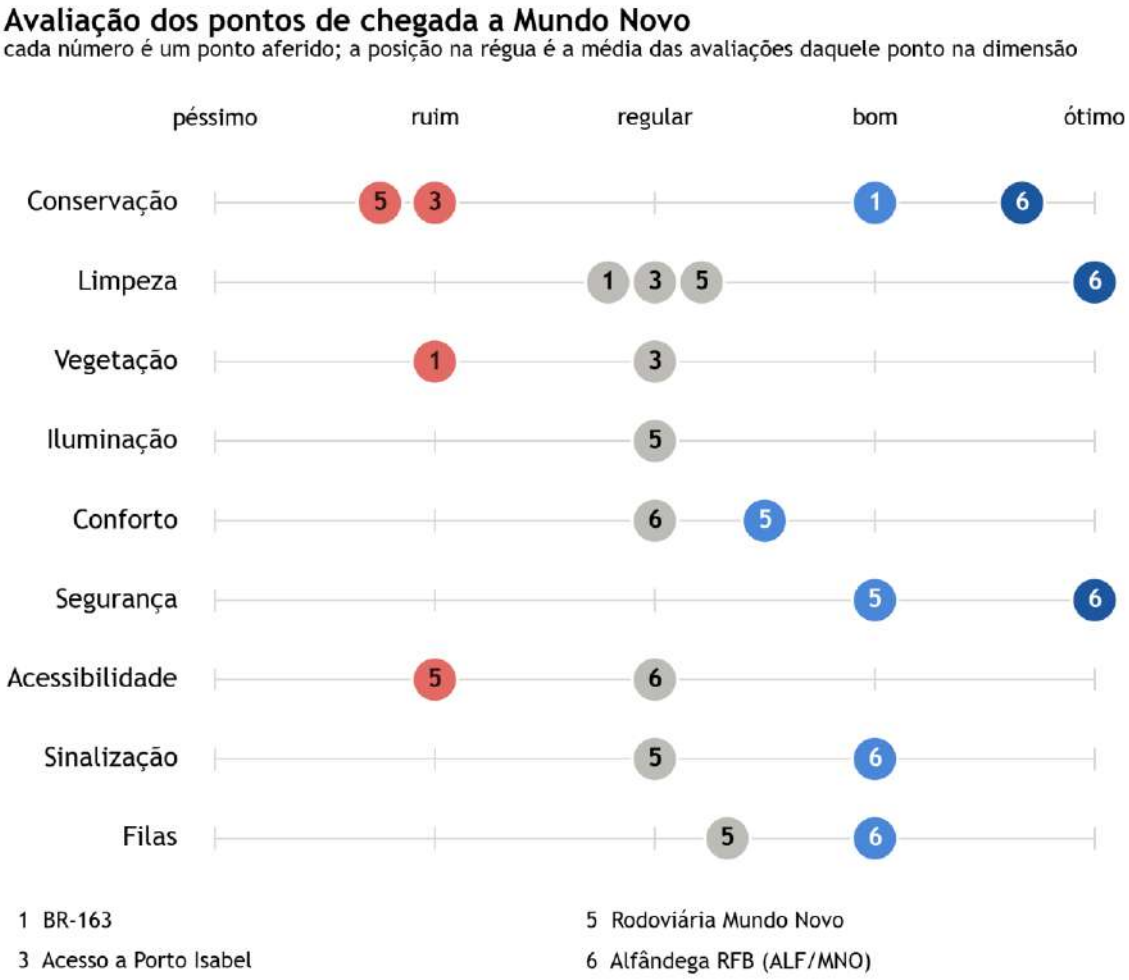
Mapa 70 - Pontos aferidos na chegada a Mundo Novo



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

A Figura 164 apresenta a classificação atribuída a cada ponto, utilizando a mesma escala da ficha de campo. A numeração é mantida no mapa, na figura e nas fichas completas, permitindo relacionar a localização de cada ponto aos respectivos resultados da avaliação.

Figura 164 - Avaliação dos pontos de chegada a Mundo Novo



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Nota: As escalas invertidas da ficha do terminal rodoviário (extensão das filas e sensação de segurança) foram normalizadas, de modo que valores mais elevados correspondam a melhores avaliações.

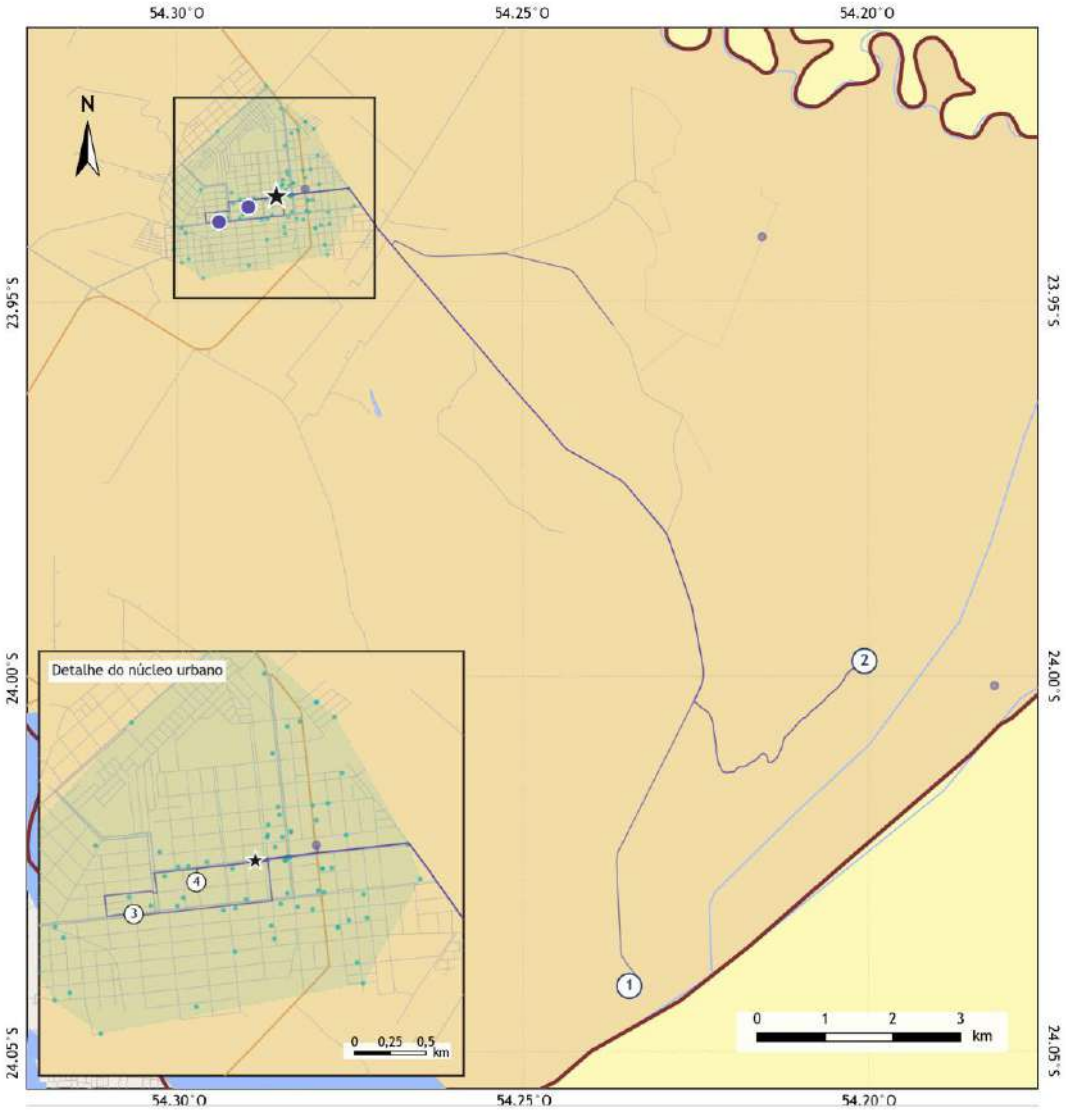
Considerando a média dos pontos avaliados, as dimensões com menores resultados são vegetação (2,5), acessibilidade (2,5) e iluminação (3,0), enquanto filas e segurança apresentam os melhores resultados. É importante observar que a ausência de um

marcador não representa uma avaliação baixa, e sim que a dimensão não foi contemplada na ficha de avaliação daquele ponto, caracterizando ausência de registro e não atribuição de nota.

4.1.8.2. Como o turista se desloca

Os 88 estabelecimentos georreferenciados das ACTs, que correspondem a uma amostra de metade dos registros do Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica, estão distribuídos em uma área de 5,1 km² (Mapa 71), e todos eles se encontram a menos de cinco quilômetros do centro da oferta (Receita Federal, 2026). Os destinos considerados na modelagem dos trajetos apresentam distribuição territorial mais dispersa (Figura 165): são 8, entre seis atrativos turísticos e dois acessos ao município, como rodovias, aeroportos e portos, localizados, em média, a 5,8 km em linha reta do centro da oferta, e o mais distante está a 12,8 km.

Mapa 71 - A oferta turística e os trajetos internos em Mundo Novo



A oferta e os trajetos

- Mundo Novo
- Área das ACTs
- Estabelecimento (ACT)
- Trajeto até um atrativo
- Centro das ACTs
- Atrativo inventariado
- Atrativo de maior relevância (ver quadro)
- Água

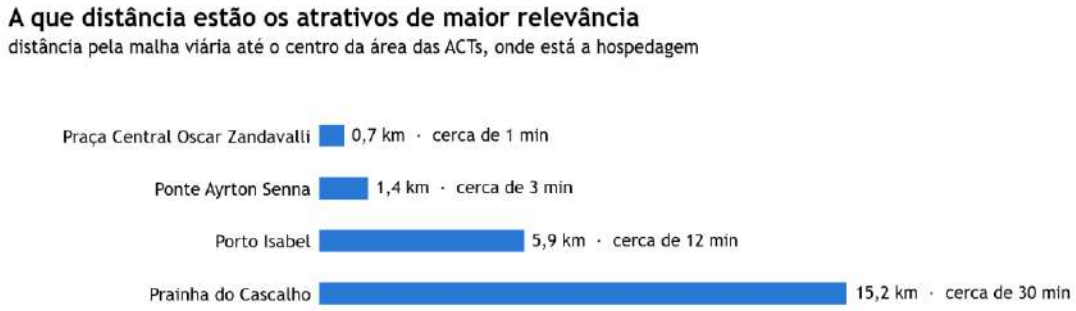
Atrativos de maior relevância (distância ao centro das ACTs)

1 Prainha do Cascalho – 12,8 km
2 Porto Isabel – 11,1 km
3 Ponte Ayrton Senna – 0,9 km
4 Praça Central Oscar Zandavalli – 0,4 km

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Essa diferença entre a concentração espacial dos serviços turísticos e a dispersão territorial dos atrativos ajuda a compreender a necessidade de deslocamentos internos no destino, especialmente entre as áreas de hospedagem, serviços e os diferentes pontos de visitação.

Figura 165 - Distância dos atrativos de maior relevância ao centro da oferta



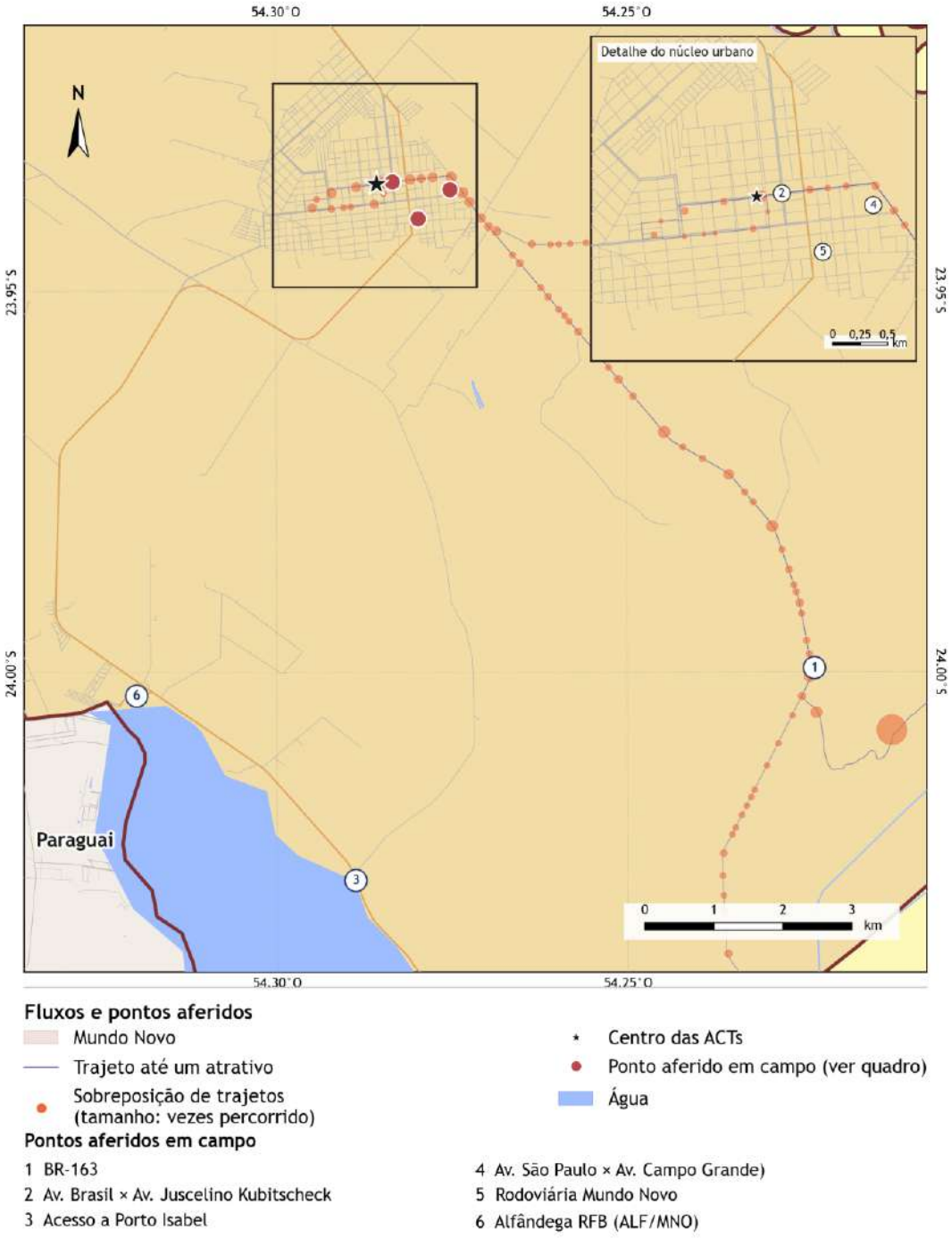
Fonte: Itaipu Parquetec (2026). Nota: O tempo é estimativa a 30 km/h, velocidade urbana média, e não inclui estacionamento nem espera.

Os oito trajetos que conectam o centro da oferta a cada um dos atrativos e acessos totalizam 55 km pela malha viária, com extensão média de 6,9 km por trajeto, acima dos 5,8 km em linha reta, uma vez que o percurso acompanha o desenho das vias. Esses deslocamentos não se distribuem de maneira uniforme pela malha viária; ao contrário, apresentam áreas de convergência, nas quais diferentes trajetos compartilham os mesmos segmentos da rede.

O ponto de maior sobreposição concentra dois dos oito trajetos, enquanto 20 dos 83 agrupamentos identificados apresentam frequência superior à média. Esses resultados indicam que parte dos deslocamentos turísticos se concentra em determinados trechos da malha, evidenciando os principais corredores utilizados para conectar o centro da oferta aos atrativos do município.

O Mapa 72 evidencia a relação entre os agrupamentos de maior sobreposição e os pontos selecionados para aferição: parte dos pontos foi escolhida por esse critério, e outros foram incluídos por representarem a malha urbana transfronteiriça e a rota de acesso interestadual, sem sobreposição relevante (Apêndice H).

Mapa 72 - Sobreposição dos trajetos e pontos aferidos em Mundo Novo



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

A Figura 166 reúne os resultados da avaliação realizada em campo para cada um desses pontos.

Figura 166 - Avaliação dos pontos de circulação interna em Mundo Novo



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Nos pontos internos, as fichas avaliam individualmente os diferentes elementos da via, permitindo comparar os resultados entre via, calçada, travessia e acessibilidade. De modo geral, a via e a calçada que a acompanha receberam avaliações próximas, sem vantagem clara para a circulação de veículos ou para os deslocamentos a pé.

As menores avaliações estão no ponto Av. São Paulo × Av. Campo Grande, para calçada, travessia, acessibilidade e a própria via. Esses resultados destacam os trechos em que as condições de circulação de pedestres e de acesso aos atrativos demandam maior atenção.

Os quatro pontos de circulação avaliados (Figura 167) estão localizados em vias com pavimentação desigual. Todos são de pista simples. No momento das visitas, foi registrada a presença de veículos de carga em um deles, e em nenhum a de veículos de turismo.

Figura 167 - Que via é essa: os pontos de circulação de Mundo Novo

Que via é essa: os pontos de circulação de Mundo Novo

o papel na malha vem da base cartográfica; pavimento e faixas, do levantamento em campo; o fluxo e sua composição são o que a equipe registrou durante a visita ao ponto

	papel na malha	pavimento	fluxo	tráfego registrado na visita			
				leves	carga	coletivo	turismo
#1 BR-163	–	Asfalto · 1 faixa	3	●	●	○	○
#2 Av. Brasil × Av. Juscelino Kubitscheck	coletora	Asfalto · 1 faixa	2	●	○	○	○
#3 Acesso a Porto Isabel	–	Terra batida · 1 faixa	2	●	○	○	○
#4 Av. São Paulo × Av. Campo Grande	–	Asfalto · 1 faixa	2	●	○	○	○

● registrado na visita ○ não registrado fluxo: intensidade na hora da visita, de 1 a 5

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo e de OpenStreetMap (2026).

Nota: O tráfego registrado corresponde a uma observação pontual; a ausência de registro de determinado tipo de veículo não significa que ele não circule pela via.

Alguns dos aspectos registrados sobre as vias internas podem ser visualizados na Figura 168.

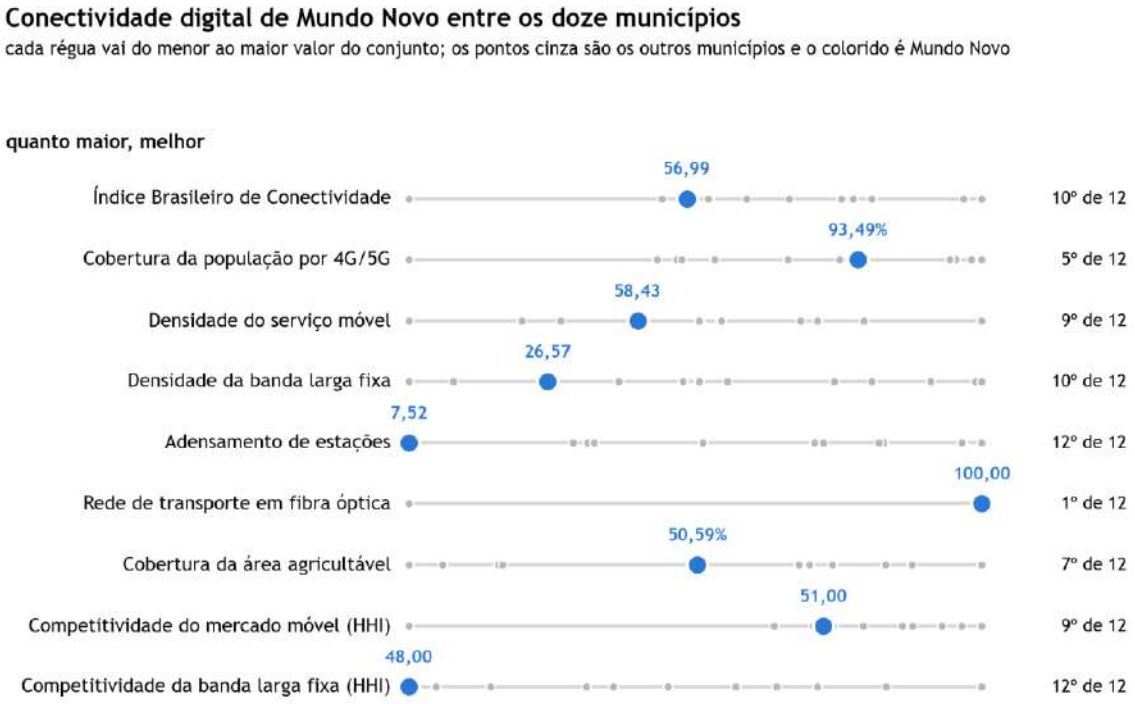
Figura 168 - Vias internas de Mundo Novo



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

A Figura 169 apresenta a posição de Mundo Novo entre os 12 municípios analisados nos indicadores de conectividade digital. O município dispõe de rede de transporte em fibra óptica, condição comum a 11 dos 12 municípios, mas fica abaixo da metade do conjunto no Índice Brasileiro de Conectividade, na densidade do serviço móvel, na densidade da banda larga fixa, no adensamento de estações e na cobertura da área agricultável (ANATEL, 2026).

Figura 169 - Conectividade digital de Mundo Novo entre os 12 municípios



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ANATEL (2026).

Nota: Competitividade (HHI): inverso do índice de Herfindahl-Hirschman; valor maior indica mercado mais competitivo.

Para o visitante, a conectividade também se traduz em acesso a serviços de transporte. Nenhuma das plataformas nacionais de transporte por aplicativo consultadas inclui o município em sua lista de cidades atendidas (99 Tecnologia, 2026; Uber, 2026), bem como nenhum aplicativo local de mobilidade opera no município. Nos pontos de chegada, a visita de campo registrou ponto de táxi na rodoviária.

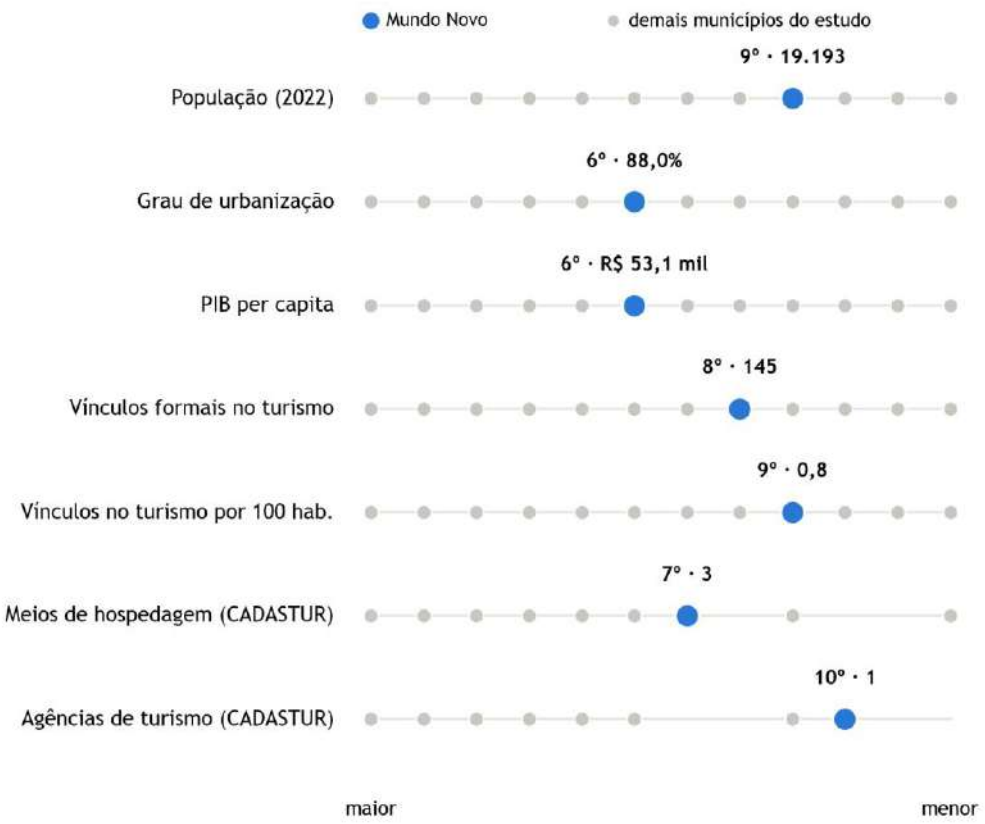
4.1.8.3. Mundo Novo no contexto regional

Mundo Novo situa-se no eixo de transição entre o Paraná e o Mato Grosso do Sul, que liga Guaíra a Dourados pela BR-163 e une as duas metades da faixa de fronteira. Com Guaíra, pela Ponte Ayrton Senna, e com Salto del Guairá, no Paraguai, forma um conjunto de articulação interestadual e transfronteiriça. O município integra a região turística Caminhos da Natureza / Cone Sul (MTur, 2026), e sua posição entre os arranjos regionais dos dois estados condiciona a articulação institucional, conduzida principalmente com o Governo do Estado, a Itaipu Binacional e o Conselho de Desenvolvimento dos Municípios Lindeiros ao Lago de Itaipu (informação verbal)[21].

Entre os 12 municípios analisados (Figura 170), Mundo Novo ocupa a sexta posição em grau de urbanização e PIB per capita; a sétima em número de meios de hospedagem; a oitava em vínculos formais nas ACTs; a nona em população e vínculos formais no turismo por habitante; e a décima em número de agências de turismo (IBGE, 2023d, 2025; RAIS, 2025; CADASTUR, 2022).

[21] Informação fornecida pela gestão municipal de Mundo Novo (Prefeitura e Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Turismo) em entrevista concedida à equipe do projeto em agosto de 2026 (ver Apêndice A).

Figura 170 - Posição de Mundo Novo entre os 12 municípios do estudo



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em IBGE (Censo 2022 e PIB dos Municípios), RAIS e CADASTUR.

4.1.8.4. Gargalos e potenciais

Segundo a gestão municipal, as ruas do centro não comportam a circulação de ônibus de maior porte, e a restauração da Ponte Ayrton Senna agravou as filas na ligação com o Paraná durante a obra (informação verbal). A gestão também relata que parte dos meios de hospedagem está ocupada por trabalhadores vinculados às obras, o que, em eventos de maior porte, já exigiu distribuir visitantes em municípios próximos (informação verbal). A aduana situa-se a mais de 10 km do centro urbano, distância que torna a ligação entre a fronteira e o centro dependente de veículo próprio ou de táxi.

Nos dois pontos de desembarque avaliados (Figura 171), sete dos 16 itens comuns aos pontos de desembarque não foram identificados em nenhum dos locais: informações turísticas, indicação dos atrativos, mapas, QR Code, vagas reservadas para PCD, linhas de ônibus urbano e integração com países vizinhos. A recorrência desses itens evidencia que as principais lacunas não se restringem às condições físicas de um único ponto de chegada, mas abrangem diferentes dimensões da experiência do visitante, incluindo informação, orientação, acessibilidade e conexão com a mobilidade local e transfronteiriça. Ao mesmo tempo, observa-se que os dois locais apresentam recursos distintos: a Alfândega dispõe de CAT, rampa, piso tátil, sanitário acessível e Wi-Fi público, enquanto a Rodoviária conta com ponto de táxi e estacionamento para ônibus de turismo, além do atendimento prioritário e da telefonia móvel, presentes em ambos os pontos.

Figura 171 - O que o visitante encontra ao desembarcar em Mundo Novo



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Nas quatro vias avaliadas (Figura 172), seis dos 12 itens analisados não foram identificados em nenhum dos trechos em que foram verificados: ciclovia, sinalização turística e ponto de táxi, nos quatro pontos, e sinalização para pedestres, iluminação para pedestres e semáforo sonoro, verificados só nos dois pontos com calçada. A ausência simultânea desses elementos revela lacunas que envolvem tanto a segurança e acessibilidade da circulação a pé quanto a orientação e apoio à mobilidade turística. Entre os recursos voltados aos pedestres, apenas calçada, faixa livre na calçada, rampa e piso tátil apresentam registros de presença em parte dos trechos, enquanto o acostamento e a iluminação da via aparecem de forma desigual. Também chama atenção que a sinalização turística não foi identificada em nenhum dos quatro pontos, independentemente das características específicas de cada eixo viário.

Figura 172 - O que a via oferece a quem circula por Mundo Novo



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Os recursos associados ao Rio Paraná sustentam possibilidades para o turismo náutico, a pesca, o ecoturismo e o turismo de sol e praia, como aponta o Produto 3, e o Porto Isabel e a Prainha do Cascalho já recebem visitantes do oeste do Paraná (informação verbal), o que indica demanda regional para esses atrativos.

4.1.8.5. Obras e intervenções previstas

Em Mundo Novo, o quadro reúne a concessão da BR-163 em Mato Grosso do Sul, obras estaduais na malha urbana e no futuro aeroporto e projetos municipais na orla do Rio Paraná e nas pontes rurais ().

Quadro 22 - Empreendimentos e intervenções que incidem sobre o acesso e a circulação em Mundo Novo (MS)

Empreendimento	Esfera	Situação	Investimento	Fonte
Concessão da BR-163/MS, divisa MS/PR-divisa MS/MT (ID 4252)	Federal	Em execução	R$ 12,54 bilhões (total da concessão, não atribuível ao município)	Brasil, 2026d
BR-163/MS, lotes Norte e Sul (estudos)	Federal	Em execução	R$ 5 milhões por lote	Brasil, 2026d
Restauração da Ponte Ayrton Senna (BR-163/PR), ligação com Guaíra	Federal	Estudo concluído; reforma informada como em execução	Não informado	Apêndice F; informação verbal
Rodovia estadual ao longo da linha internacional, entre Ponta Porã e Mundo Novo	Estadual	Informada como em implantação; sem registro documental	Não informado	Informação verbal
Pavimentação e drenagem em mais de 20 vias urbanas (Programa MS Ativo)	Estadual	Edital publicado em jul. 2026; início previsto para o fim de ago. 2026	R$ 11 milhões (documento) e cerca de R$ 11,5 milhões (gestão municipal)	Apêndice F; informação verbal
Ponte de concreto na Estrada Rural Santo Garcia (Contrato nº 138/2026)	Municipal, com convênio federal	Contratada; vigência até ago. 2027	R$ 1,0 milhão	Apêndice F
Recuperação da ponte de acesso à APA do antigo Incra	Municipal	Prevista; acesso interrompido pela queda da ponte	Não informado	Informação verbal
Nova rodoviária junto à rodovia	Municipal	Prevista	Não informado	Informação verbal
Futuro aeroporto municipal, próximo ao Porto Isabel e à Prainha do Cascalho	Estadual e municipal	Em licitação pelo Governo do Estado	Não definido	Mundo Novo, 2024; informação verbal

Empreendimento	Esfera	Situação	Investimento	Fonte
Porto Isabel e Prainha do Cascalho: estruturação náutica e pavimentação de acesso	Municipal e binacional	Em execução e prevista	Não informado	Mundo Novo, 2021; informação verbal

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base nas fontes indicadas na última coluna.

A concessão da BR-163 entre as divisas com o Paraná e com o Mato Grosso, em execução, tem valor total de R$ 12,54 bilhões, que corresponde a toda a extensão concedida e não pode ser atribuído ao município (Brasil, 2026d). Segundo a gestão municipal, os efeitos desse investimento ainda são localizados, com intervenções pontuais no trecho de acesso ao Paraguai (informação verbal).

Na malha urbana, o Programa MS Ativo prevê pavimentação e drenagem em mais de 20 vias, com edital publicado em julho de 2026 e valores de R$ 11 milhões na fonte documental e de cerca de R$ 11,5 milhões segundo a gestão municipal (informação verbal). O Porto Isabel e a Prainha do Cascalho recebem estruturação náutica e pavimentação de acesso, com participação da Itaipu Binacional, e o futuro aeroporto, em licitação pelo Governo do Estado, está previsto na mesma área (Mundo Novo, 2021; 2024).

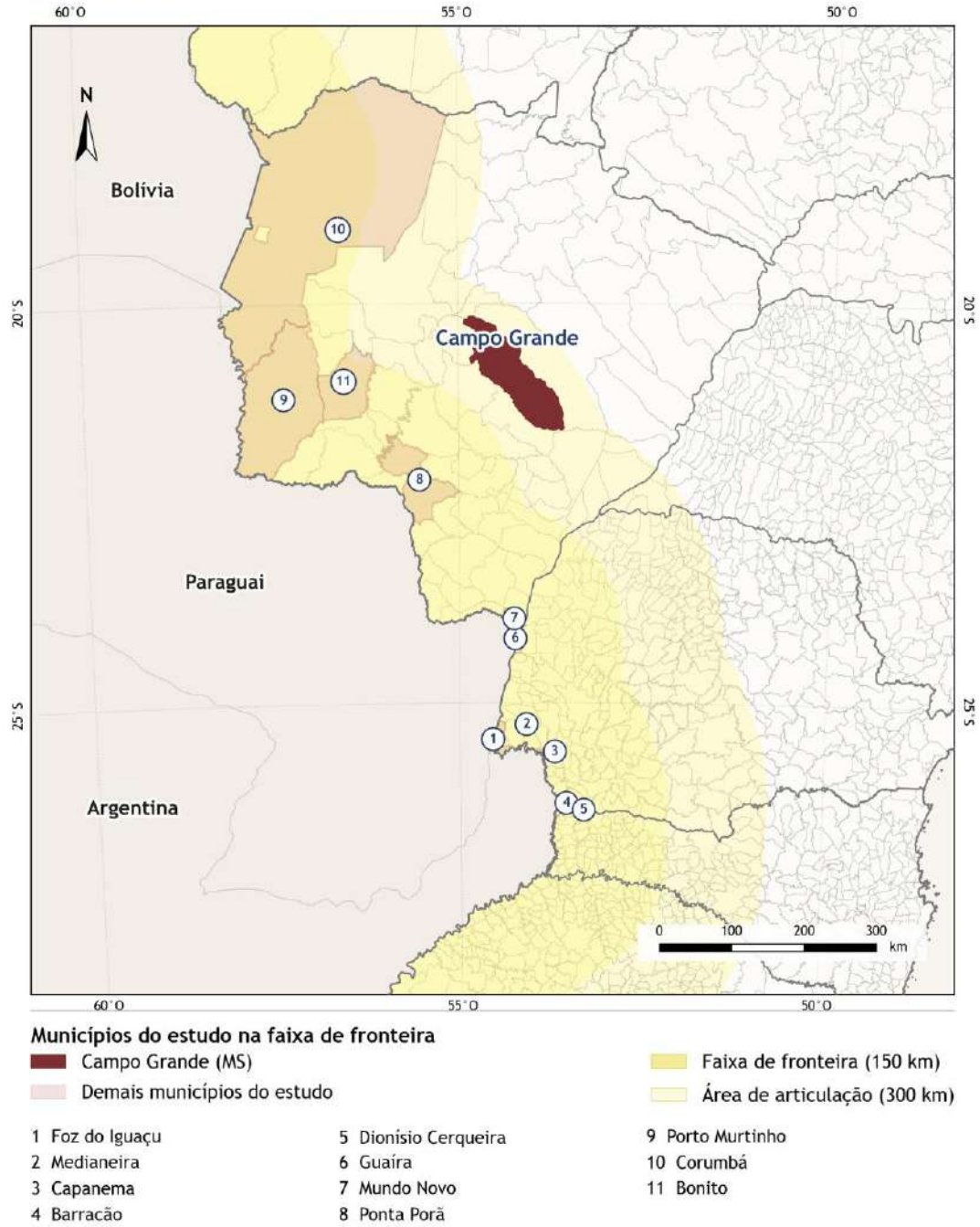
4.1.9. Campo Grande (MS)

Campo Grande possui 898.100 habitantes em uma área de 8.083 km², dos quais 98,7% residem em área urbana (IBGE, 2023d). No Mapa do Turismo Brasileiro, o município encontra-se classificado como município turístico (MTur, 2026). Campo Grande registra ainda 12.215 vínculos formais nas ACTs (RAIS, 2025) e conta com 29 meios de hospedagem cadastrados no CADASTUR, conforme o recurso mais recente disponível nos dados abertos, referente ao primeiro trimestre de 2022 (CADASTUR, 2022).

O Mapa 73 situa Campo Grande na porção central do Mato Grosso do Sul. O município constitui a sede de sua própria Região Geográfica Imediata, inserida na Região Geográfica Intermediária de Campo Grande (IBGE, 2017). Está fora da faixa de fronteira e a divisa internacional mais próxima, com o Paraguai, está a 195,9 km do limite municipal, em linha reta. Entre os demais municípios do estudo, Bonito é o mais próximo de

Campo Grande por estrada, com percurso de carro que leva de 3 h 01 min a 4 h 24 min (OpenStreetMap, 2026).

Mapa 73 - Os 12 municípios na faixa de fronteira, com Campo Grande (MS) em destaque



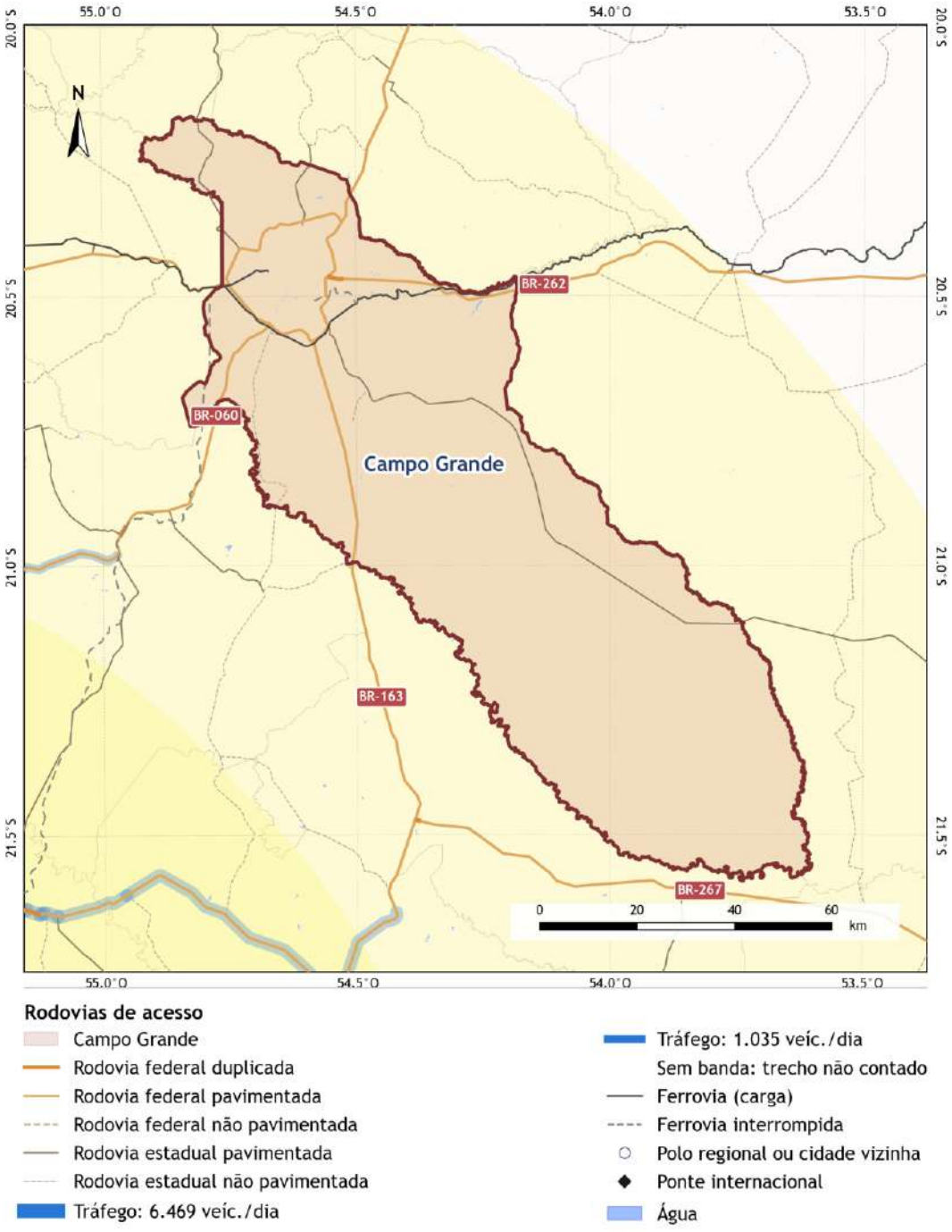
Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em IBGE (malha municipal 2025 e polígono da Faixa de Fronteira de 150 km).

4.1.9.1. Como o turista chega

Entre os modos de chegada analisados, Campo Grande dispõe de acesso rodoviário e modal aeroviário (DNIT, 2026b; ANTT, 2025; ANAC, 2026). Não há navegação de uso turístico nem transporte ferroviário de passageiros, embora a linha de carga alcance o território.

O Mapa 74, apresenta os principais acessos rodoviários ao município. A BR-163 percorre 81,8 km do território municipal e a BR-262, com 80,3 km. As rodovias estaduais MS-010, MS-040, MS-080 e MS-455 somam outros 209,2 km no município (DNIT, 2026b).

Mapa 74 - Rodovias de acesso a Campo Grande



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em DNIT, SNV e CIDE.

A Figura 173 apresenta uma imagem de divulgação turística de Campo Grande.

Figura 173 - Imagem de divulgação turística de Campo Grande



Fonte: Campo Grande (2026).

O Quadro 23 apresenta a qualificação da via de chegada ao município quanto ao tipo de pista, à manutenção, ao acostamento, à iluminação e à sinalização.

Quadro 23 - Qualificação das vias de chegada a Campo Grande

Ponto	Pista	Manutenção	Acostamento	Iluminação	Sinalização de trânsito	Sinalização de turismo	Sinalização para pedestres
#1 BR-262	Asfalto, dupla	4 de 5	Não	Não	vertical e horizontal	Não	—

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Nota: O travessão indica item que o formulário não cobriu naquele ponto: a sinalização para pedestres, por exemplo, só é perguntada onde há calçada.

No único ponto de via externa avaliado, localizado na BR-262, a manutenção recebeu nota 4, em escala de 1 a 5. O trecho não dispõe de acostamento nem iluminação, e não foi identificada sinalização turística. Como a avaliação contempla apenas um ponto, o resultado caracteriza especificamente esse trecho e não deve ser generalizado para os demais acessos rodoviários ao município. A Figura 174 reúne registros da via avaliada.

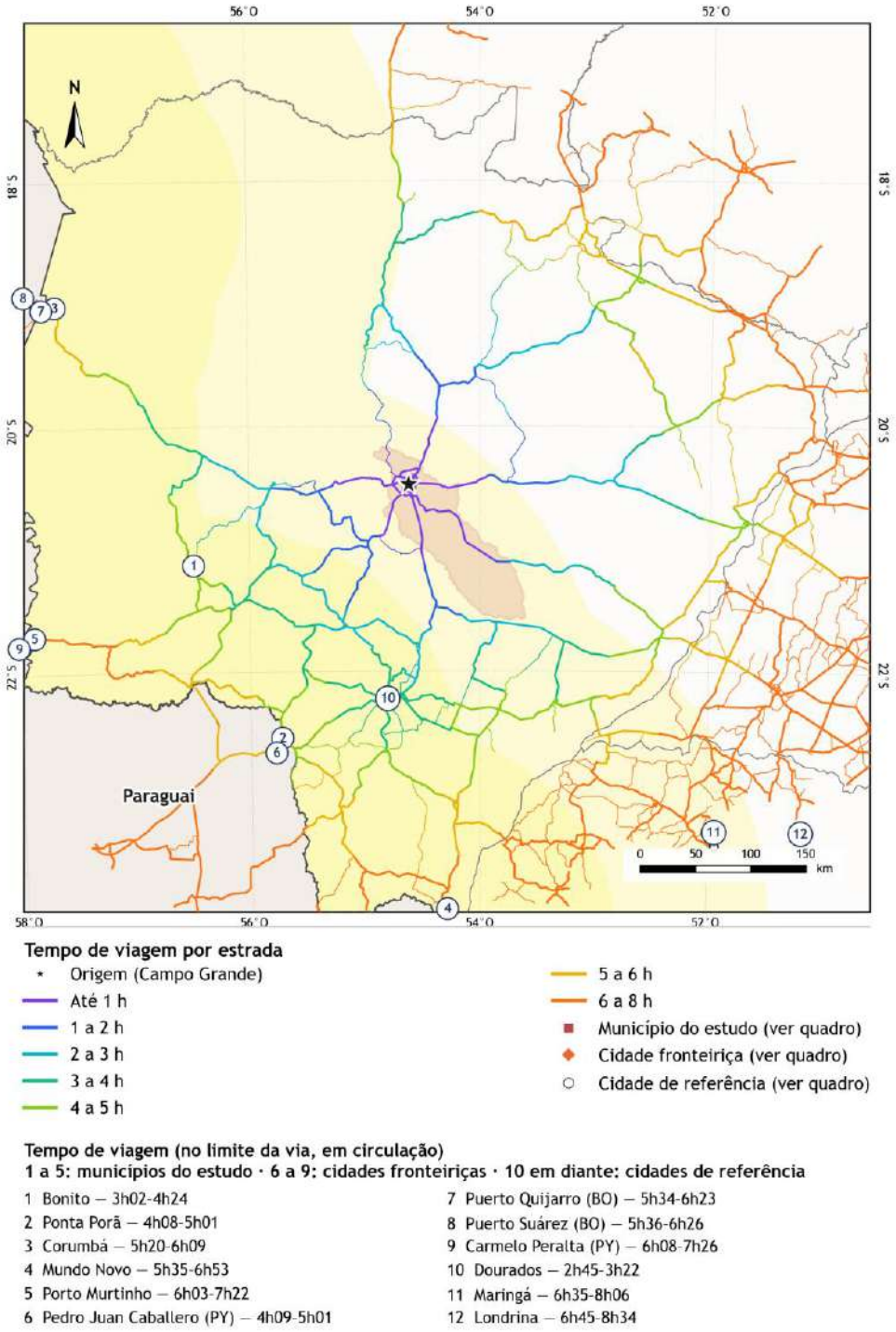
Figura 174 - Via externa de Campo Grande



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

O Mapa 75 representa a malha viária segundo os tempos estimados de deslocamento, enquanto a tabela associada apresenta os dados detalhados por destino. Cada percurso foi calculado duas vezes sobre a malha viária do OpenStreetMap (2026): uma considerando os limites de velocidade sinalizados e outra utilizando as velocidades estimadas de circulação . A comparação entre os dois cenários estabelece uma faixa de tempo para cada percurso.

Mapa 75 - Tempo de viagem por estrada desde Campo Grande

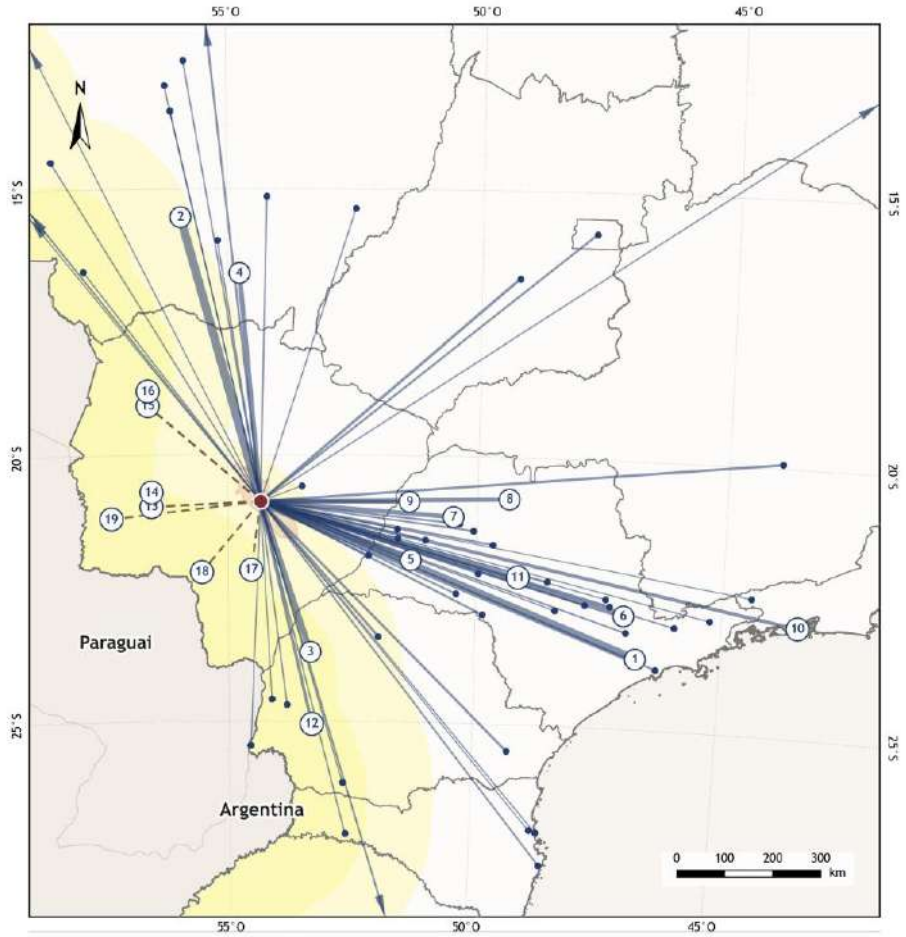


Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em OpenStreetMap.

Considerando o limite de até duas horas, o alcance rodoviário não contempla nenhum outro município do estudo. Entre as cidades fronteiriças consideradas, Ponta Porã, junto a Pedro Juan Caballero (Paraguai), está a 4 h 07 min a 5 h 02 min por estrada, enquanto Corumbá, junto a Puerto Quijarro (Bolívia) está a cerca de 5 h 45 min.

Em 2025, foram emitidas 249.563 passagens de ônibus interestaduais com origem ou destino em Campo Grande, distribuídas em 236 ligações diretas. As dez principais ligações concentram 63,6% desse total (ANTT, 2025), conforme detalhado na tabela que acompanha o Mapa 76.

Mapa 76 - Ligações diretas por ônibus a partir de Campo Grande



Ligações por ônibus

- Campo Grande
- Ligação direta (espessura: passagens)
- Demais ligações diretas (sem número)
- Linha estadual (oferta ClickBus, partidas/dia)
- Linha internacional (oferta do terminal)
- Seta na moldura: ligação fora do recorte
- Faixa de fronteira (150 km)

Ligações com serviço regular levantado

1 São Paulo/SP – 38.116 passagens
2 Cuiabá/MT – 35.195 passagens
3 Umuarama/PR – 16.383 passagens
4 Rondonópolis/MT – 12.210 passagens
5 Presidente Prudente/SP – 11.325 passagens
6 Campinas/SP – 11.039 passagens
7 Araçatuba/SP – 10.198 passagens
8 São José do Rio Preto/SP – 9.551 passagens
9 Andradina/SP – 8.032 passagens
10 Rio de Janeiro/RJ – 6.755 passagens
11 Bauru/SP – 5.460 passagens
12 Cascavel/PR – 4.898 passagens
13 Bonito – 4 partidas/dia
14 Bonito – 4 partidas/dia
15 Corumbá – 6 partidas/dia
16 Corumbá – 6 partidas/dia
17 Dourados – 10 partidas/dia
18 Ponta Porã – 8 partidas/dia
19 Porto Murtinho – 2 partidas/dia

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ANTT (bilhetagem 2025) e ClickBus (oferta, setembro de 2026).

Na distribuição por unidade da federação, São Paulo concentra 49,0% das passagens, seguido de Mato Grosso, com 24,5%. O terminal rodoviário de Campo Grande também foi avaliado em campo.

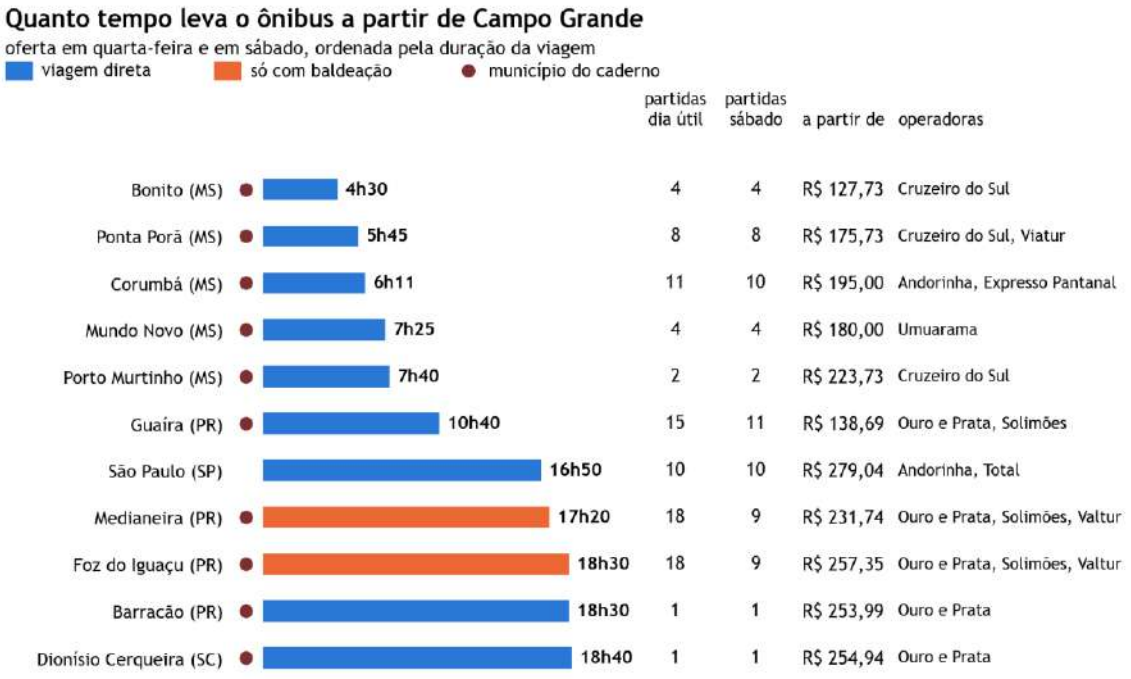
Figura 175 - Infraestrutura de acesso turístico: rodoviária de Campo Grande



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

A Figura 176 apresenta as características da oferta disponível para venda a partir de Campo Grande na plataforma consultada em setembro de 2026 (ClickBus, 2026b). Diferentemente do Mapa 76, que representa o movimento de passageiros registrado em 2025, a figura reúne a oferta disponível no momento da consulta, incluindo viagens diretas e as que exigem baldeação. Nenhuma das ligações diretas apresentadas tem duração inferior a quatro horas.

Figura 176 - Viagens de ônibus à venda a partir de Campo Grande, por destino



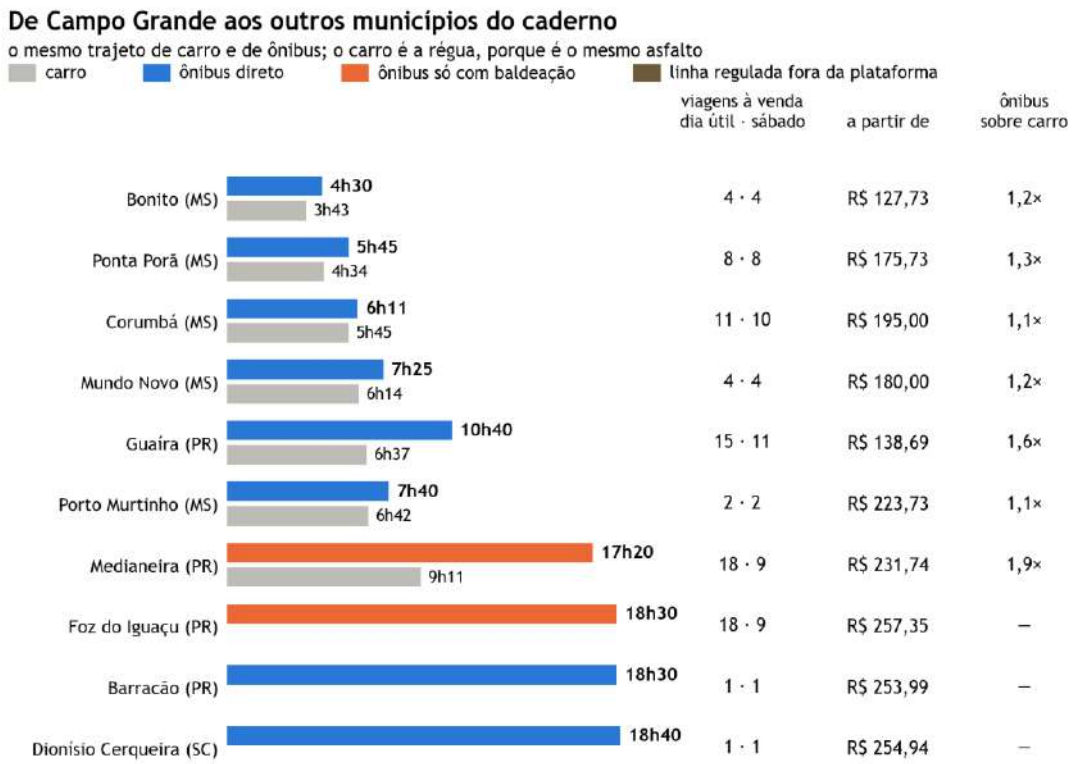
Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ClickBus (setembro de 2026). Nota: Preço da tarifa mais barata encontrada, com taxa de embarque.

Nas viagens de longa distância, os destinos também se diferenciam pela frequência das partidas. Guaíra dispõe de 15 partidas em dia útil Corumbá de 11 e Dionísio Cerqueira de apenas uma.

4.1.9.1.1. A ligação com os municípios analisados

A Figura 177 contempla dez dos outros 11 municípios do estudo com exceção a Capanema. Entre os destinos representados nenhum apresenta conexão com duração inferior a uma hora. A ligação mais rápida é com Bonito, com quatro partidas diárias e tempo de 4 h 30 min no sentido de Campo Grande para Bonito (3 h 55 min no sentido inverso), frente aos 3 h 01 min a 4 h 24 min de deslocamento de carro. Nos demais casos, oito contam com ligação direta, a mais curta com cerca de 5 h 45 min de viagem até Ponta Porã; dois são acessíveis mediante baldeação, segundo a oferta encontrada na plataforma consultada em setembro de 2026 (ClickBus, 2026b).

Figura 177 - Tempo de viagem de Campo Grande aos outros municípios do estudo



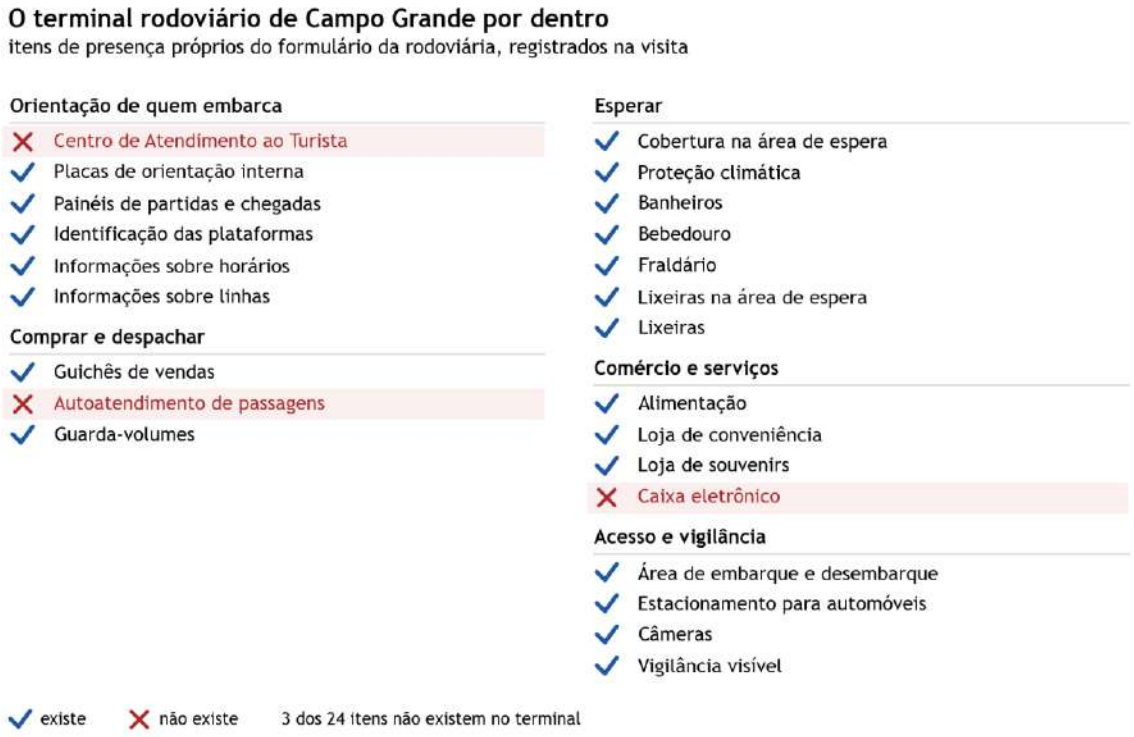
Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ClickBus (oferta, setembro de 2026) e em isócronas sobre a malha do OpenStreetMap.

Para Medianeira, o deslocamento por ônibus exige baldeação e resulta em aproximadamente 17 h 20 min (no sentido contrário, há linha direta na quarta-feira; ver seção 4.1.3), enquanto o percurso de carro leva de 8 h 14 min a 10 h 08 min. A ausência de uma conexão direta amplia tempo total ao incorporar o deslocamento até o ponto de conexão e o período de espera entre os serviços. Nas ligações diretas, a duração da viagem de ônibus varia de 1,1 vez o tempo de carro, para Corumbá, a 1,6 vez, para Guaíra (1,1 vez no sentido contrário; ver seção 4.1.7), única ligação direta em que o ônibus fica em desvantagem de tempo em relação ao automóvel (razão acima de 1,5). Para Medianeira, onde há baldeação, essa relação chega a 1,9 vez.

No terminal rodoviário do município (Figura 178), a visita de campo identificou placas de orientação interna, painéis de partidas e chegadas, identificação das platafor-

mas, informações sobre horários e informações sobre linhas entre os elementos de orientação e informação avaliados. Quanto às condições de acesso e segurança, foram registrados área específica para embarque e desembarque, estacionamento para automóveis, câmeras de monitoramento e presença visível de profissionais de segurança.

Figura 178 - Serviços e orientação no terminal rodoviário de Campo Grande



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Na visita de campo, não foram registrados três dos itens avaliados no terminal rodoviário: CAT, autoatendimento de passagens e caixa eletrônico. Embora não inviabilizem o embarque, essas ausências reduzem as condições de orientação e apoio ao usuário, sobretudo quanto à informação turística e a serviços complementares ao passageiro. A Figura 179 reúne registros de aspectos internos do terminal.

Figura 179 - Aspectos internos do terminal rodoviário de Campo Grande



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Além do transporte rodoviário, Campo Grande dispõe de terminal aeroportuário com operação regular de passageiros. Pela escala da malha aérea e pelo volume de passageiros registrado, essa infraestrutura amplia as possibilidades de acesso ao município e sua conexão com outros destinos.

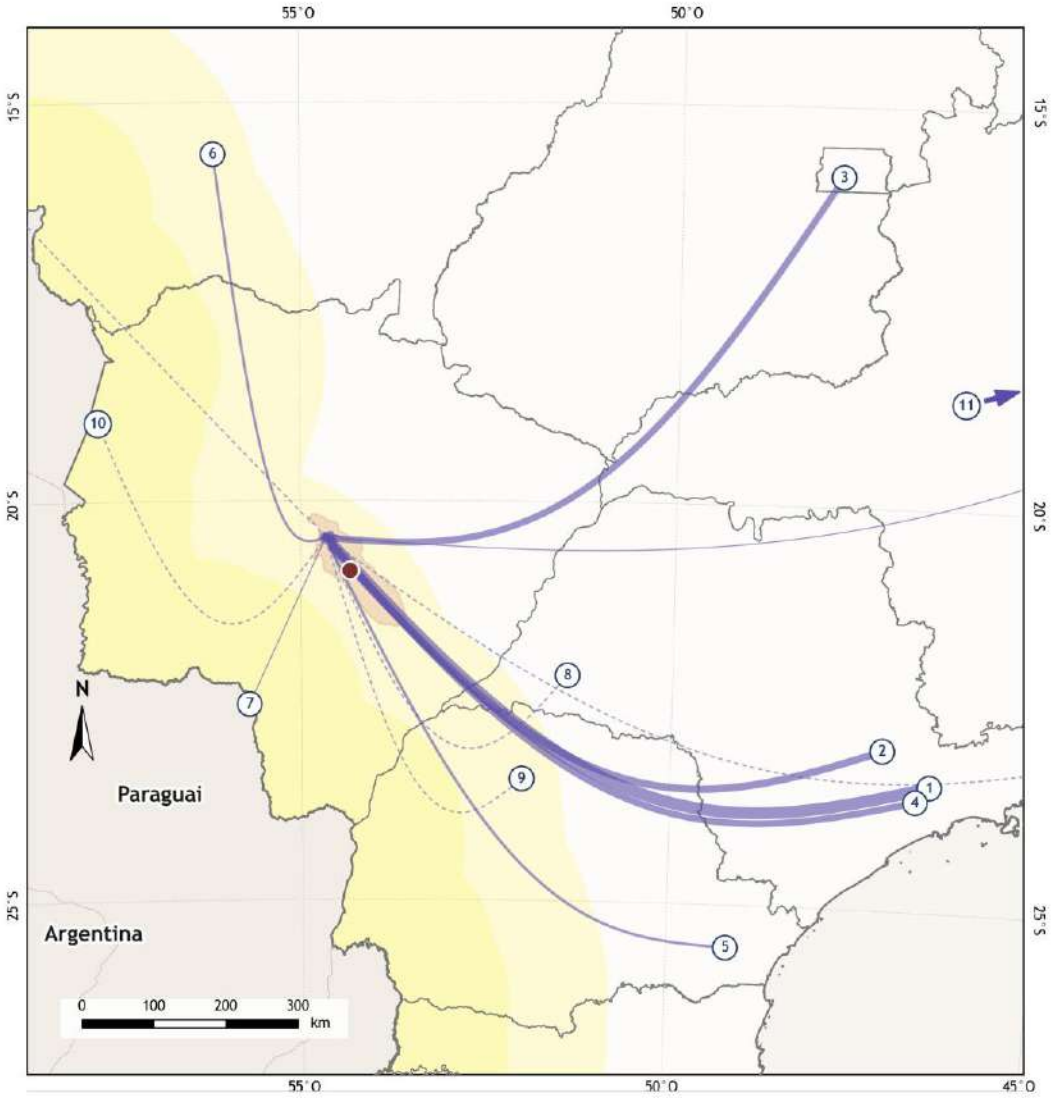
Figura 180 - Terminal aeroportuário de Campo Grande



Fonte: Aena Brasil ([2026]).

Em 2025, a malha aérea regular de Campo Grande registrou 786.338 passageiros, distribuídos entre oito destinos que apresentaram movimentação no período, dois deles, Ponta Porã e Porto Seguro, em rotas residuais, com cerca de 100 passageiros cada. Outros cinco destinos — Presidente Prudente, Rio de Janeiro/Galeão, Maringá, Bogotá e Corumbá — constavam na malha aérea, mas não registraram passageiros no ano analisado. As duas rotas residuais têm, cada uma, menos de 1% e menos de 1.000 passageiros no ano (ANAC, 2026). O Mapa 77 apresenta as cidades atendidas e o respectivo movimento anual.

Mapa 77 - Rotas aéreas regulares de Campo Grande em 2025



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ANAC (2026).

A ligação de maior movimento é com São Paulo/Guarulhos, que concentra 46,7% dos passageiros registrados (ANAC, 2026). Por ônibus, o mesmo destino exige aproximadamente 16 h 50 min de viagem (ClickBus, 2026b).

Na visita de campo, foram identificadas nove ausências entre os itens avaliados no aeroporto (Figura 181): autoatendimento de check-in, serviço de câmbio, guarda-volumes, CAT e permeabilidade visual.

Figura 181 - Serviços e orientação no aeroporto de Campo Grande



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Três dessas ausências estão diretamente relacionadas à recepção de grupos turísticos: área para excursões e grupos, área para receptivos turísticos e sinalização específica. Em contrapartida, o terminal dispõe de locadora de veículos, que apoia o deslocamento dos visitantes após a chegada ao destino. A Figura 182 reúne registros de aspectos internos do terminal aeroportuário.

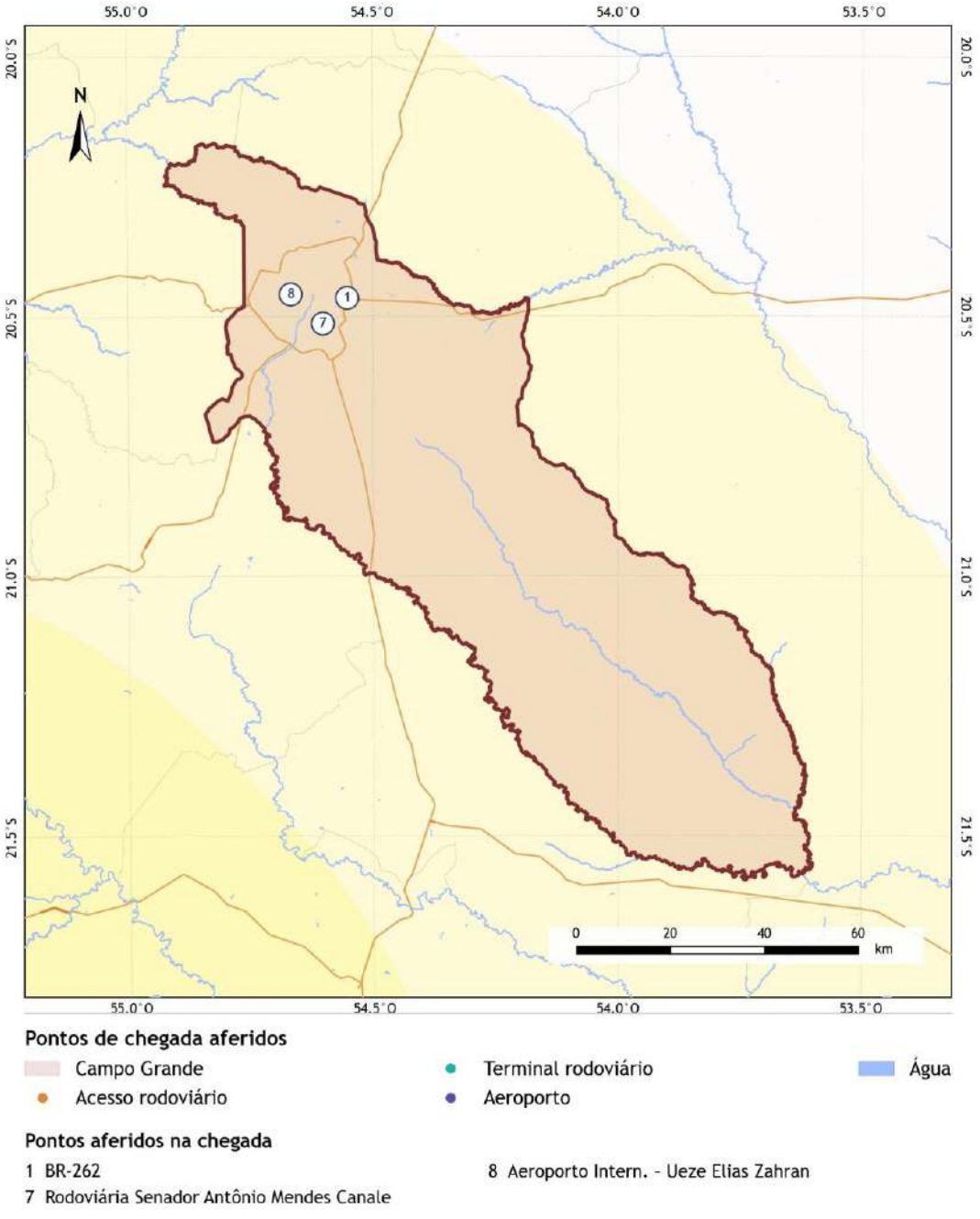
Figura 182 - Aspectos internos do terminal aeroportuário de Campo Grande



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

O Mapa 78 localiza cada um dos pontos de chegada avaliados em campo.

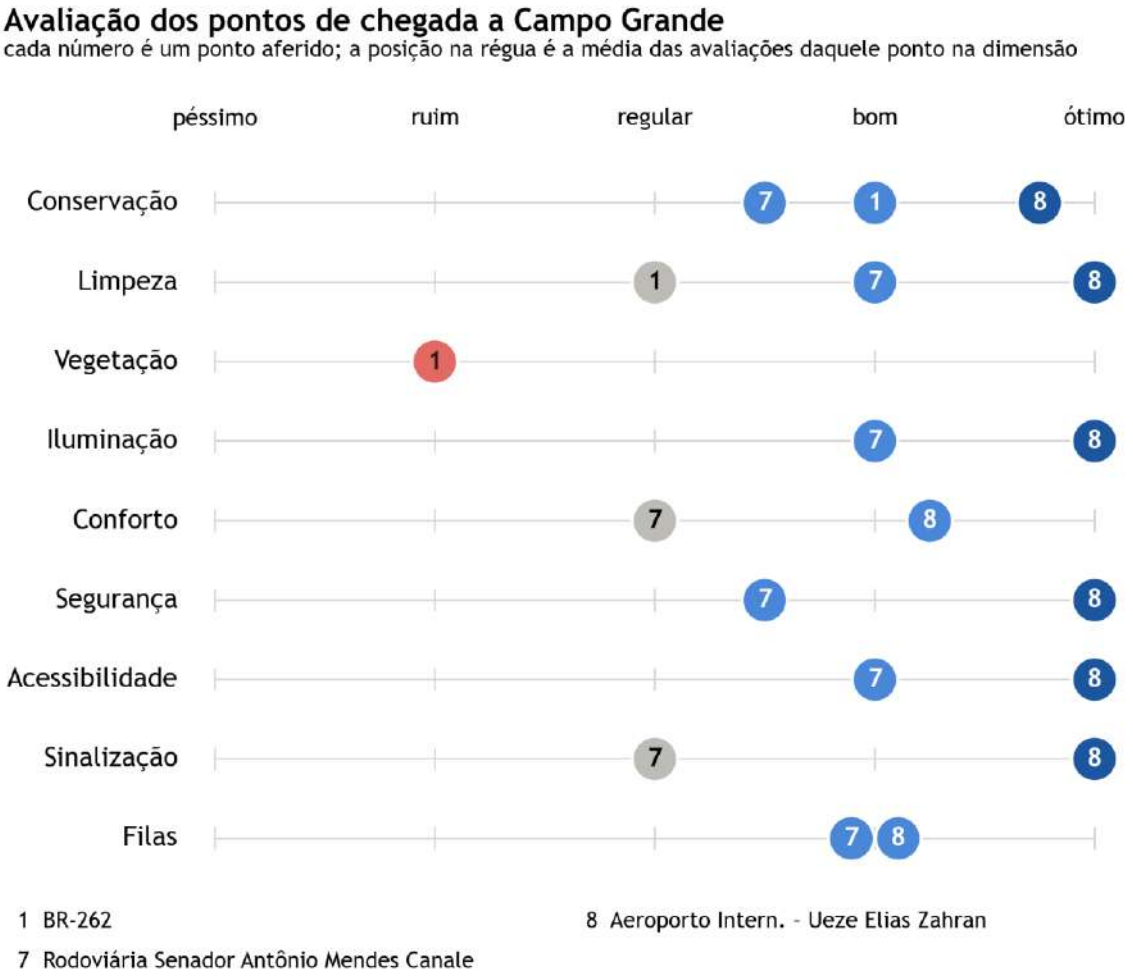
Mapa 78 - Pontos aferidos na chegada a Campo Grande



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

A Figura 183 apresenta a classificação atribuída a cada ponto, utilizando a mesma escala da ficha de campo. A numeração é mantida no mapa, na figura e nas fichas completas, permitindo relacionar a localização de cada ponto aos respectivos resultados da avaliação.

Figura 183 - Avaliação dos pontos de chegada a Campo Grande



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Nota: As escalas invertidas da ficha do terminal rodoviário (extensão das filas e sensação de segurança) foram normalizadas, de modo que valores mais elevados correspondam a melhores avaliações.

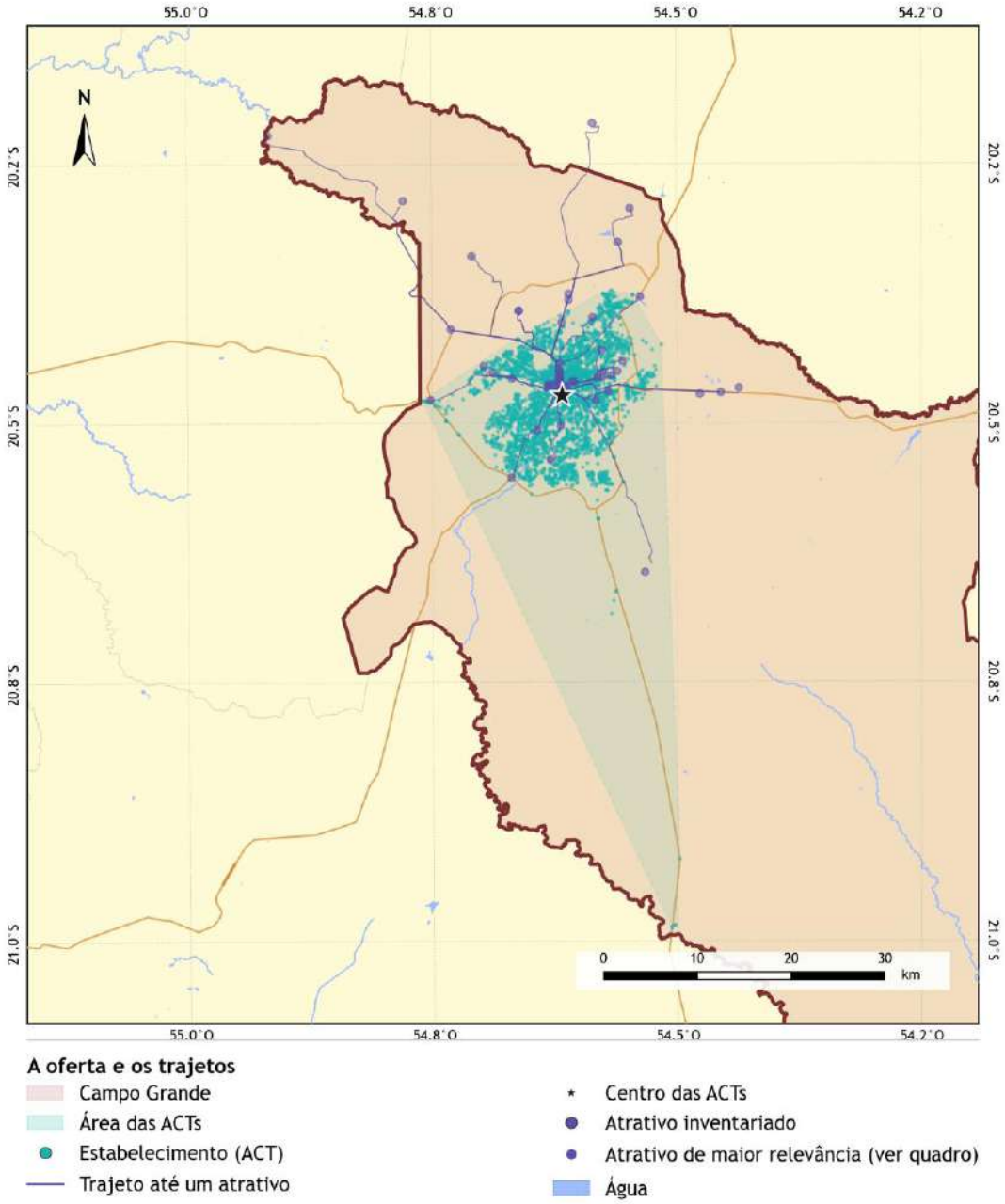
Considerando as médias obtidas nos pontos em que cada dimensão avaliada, os menores resultados correspondem à vegetação (2,0), ao conforto (3,6) e à limpeza (4,0), enquanto acessibilidade e iluminação apresentam as maiores médias. A ausência de

marcador não corresponde a uma avaliação baixa, mas indica que a dimensão não foi contemplada na ficha de avaliação naquele ponto, caracterizando ausência de registro e não atribuição de nota.

4.1.9.2. Como o turista se desloca

Os 4.221 estabelecimentos georreferenciados das ACTs correspondem a uma amostra de metade dos registros do Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica e estão distribuídos em uma área de 933,2 km² (Mapa 79), sendo que 47,6% se encontram a menos de cinco quilômetros do centro da oferta (Receita Federal, 2026). Os destinos considerados na modelagem dos trajetos apresentam distribuição territorial mais dispersa: são 63, entre 57 atrativos turísticos e seis acessos ao município, como rodovias, aeroportos e portos, localizados, em média, a 7,3 km em linha reta do centro da oferta, e o mais distante está a 41,9 km. Dos 63 destinos, 62 tiveram rota traçada sobre a malha viária.

Mapa 79 - A oferta turística e os trajetos internos em Campo Grande



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

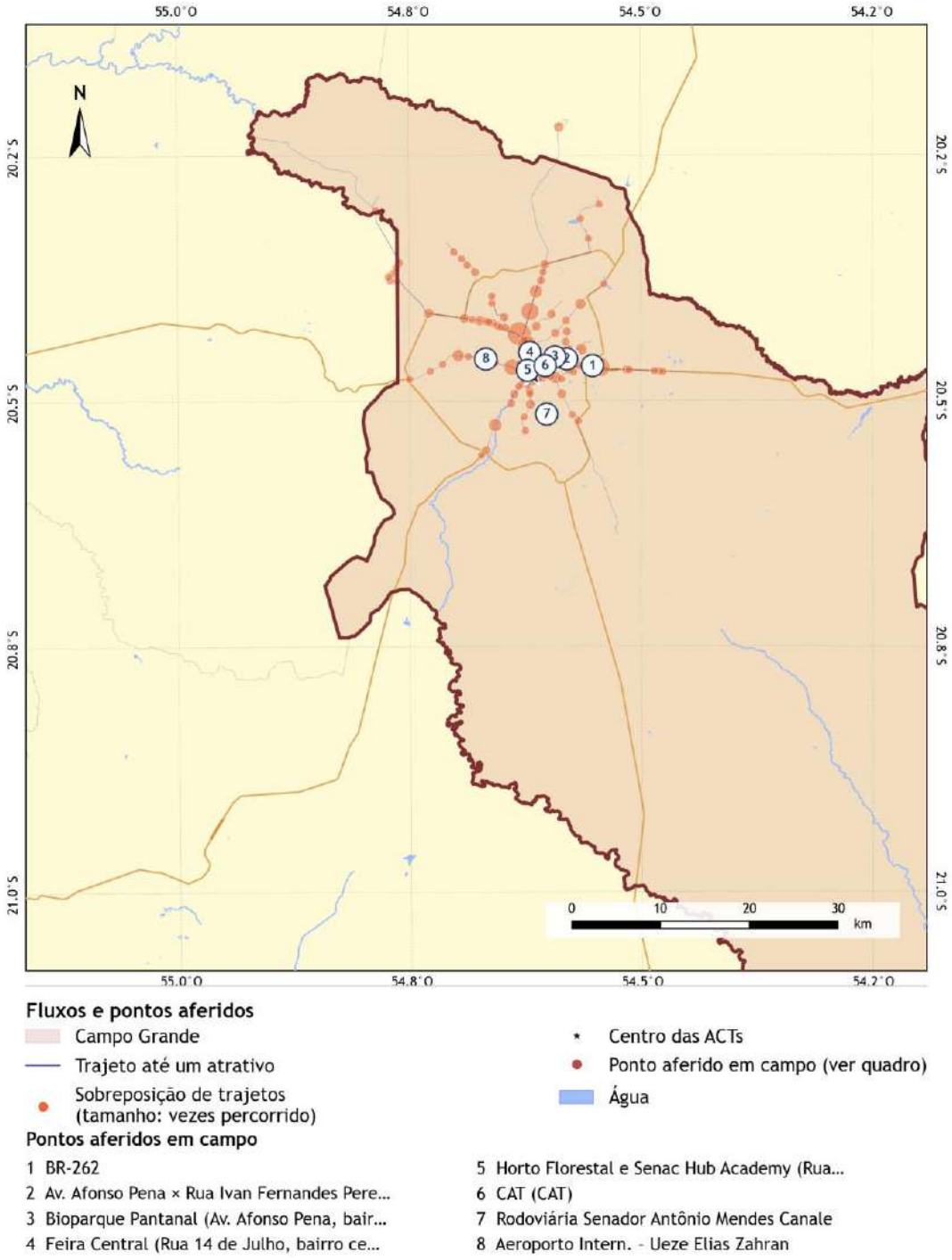
A diferença entre a concentração espacial dos serviços turísticos e a dispersão territorial dos atrativos amplia a necessidade de deslocamentos internos entre a área de concentração da oferta e os diferentes pontos de visitação e acesso.

Os 62 trajetos considerados na análise totalizam 545,6 km pela malha viária, com extensão média de 8,8 km por percurso. Esse valor supera a distância média em linha reta dos 62 destinos com rota, de 7,3 km, uma vez que os trajetos acompanham o desenho da rede viária. A distribuição dos percursos não é uniforme: diferentes trajetos convergem e compartilham determinados segmentos da rede.

O ponto de maior sobreposição reúne 54 dos 62 trajetos, e 19 dos 100 agrupamentos identificados apresentam frequência superior à média. Esses resultados identificam os segmentos da rede com maior recorrência dos trajetos analisados entre o centro da oferta e os destinos considerados.

O Mapa 80 apresenta a relação entre os agrupamentos de maior sobreposição e os pontos selecionados para avaliação de campo.

Mapa 80 - Sobreposição dos trajetos e pontos aferidos em Campo Grande



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

A Figura 184 reúne os resultados da avaliação realizada em campo para cada um desses pontos.

Figura 184 - Avaliação dos pontos de circulação interna em Campo Grande



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

A Figura 184 reúne avaliações de diferentes componentes da circulação interna, aplicadas conforme a pertinência de cada ponto. Nos locais em que a via e os elementos da via destinados à circulação a pé foram avaliados simultaneamente, as notas atribuídas à via são, de modo geral, iguais ou superiores às do conjunto formado por calçada, travessia e acessibilidade. A ciclovia e o transporte coletivo aparecem apenas nos pontos em que essas dimensões foram contempladas pela ficha.

As menores avaliações concentram-se no transporte coletivo nos pontos da Feira Central (Rua 14 de Julho, bairro centro) e do Horto Florestal e Senac Hub Academy (Rua 26 de Agosto). Esses resultados indicam os trechos em que as condições de acesso e apoio aos deslocamentos demandam maior atenção.

Os seis pontos de circulação caracterizados (Figura 185) estão localizados em vias pavimentadas, com funções que variam entre arterial secundária, via de serviço, coletora e via local. Durante as visitas, foram observados veículos de carga em quatro deles; não foram registrados veículos de turismo. Como se trata de observação pontual, esses

registros caracterizam as condições encontradas no momento do levantamento, sem representar a totalidade dos fluxos ao longo do tempo.

Figura 185 - Que via é essa: os pontos de circulação de Campo Grande

Que via é essa: os pontos de circulação de Campo Grande

o papel na malha vem da base cartográfica; pavimento e faixas, do levantamento em campo; o fluxo e sua composição são o que a equipe registrou durante a visita ao ponto

	papel na malha	pavimento	fluxo	tráfego registrado na visita			
				leves	carga	coletivo	turismo
#1▫BR-262	ligação principal	Asfalto · 2 faixas	3	●	●	○	○
#2▫Av. Afonso Pena × Rua Ivan Fernandes Pereira	arterial secundária	Asfalto · 2 faixas	4	●	○	●	○
#3▫Bioparque Pantanal (Av. Afonso Pena, bairro Chácara Cachoeira)	de serviço	Asfalto · 2 faixas	4	●	●	●	○
#4▫Feira Central (Rua 14 de Julho, bairro centro)	coletora	Asfalto · 3 faixas	3	●	●	●	○
#5▫Horto Florestal e Senac Hub Academy (Rua 26 de Agosto)	local	Asfalto · 3 faixas	3	●	●	●	○
#6▫CAT	local	Asfalto · 4 faixas	3	●	○	●	○

● registrado na visita ○ não registrado fluxo: intensidade na hora da visita, de 1 a 5

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo e de OpenStreetMap (2026).

Nota: O tráfego registrado corresponde a uma observação pontual; a ausência de registro de determinado tipo de veículo não significa que ele não circule pela via.

Alguns dos aspectos registrados sobre as vias internas podem ser visualizados na Figura 186 e Figura 187.

Figura 186 - Vias internas de Campo Grande 1



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Figura 187 - Vias internas de Campo Grande 2

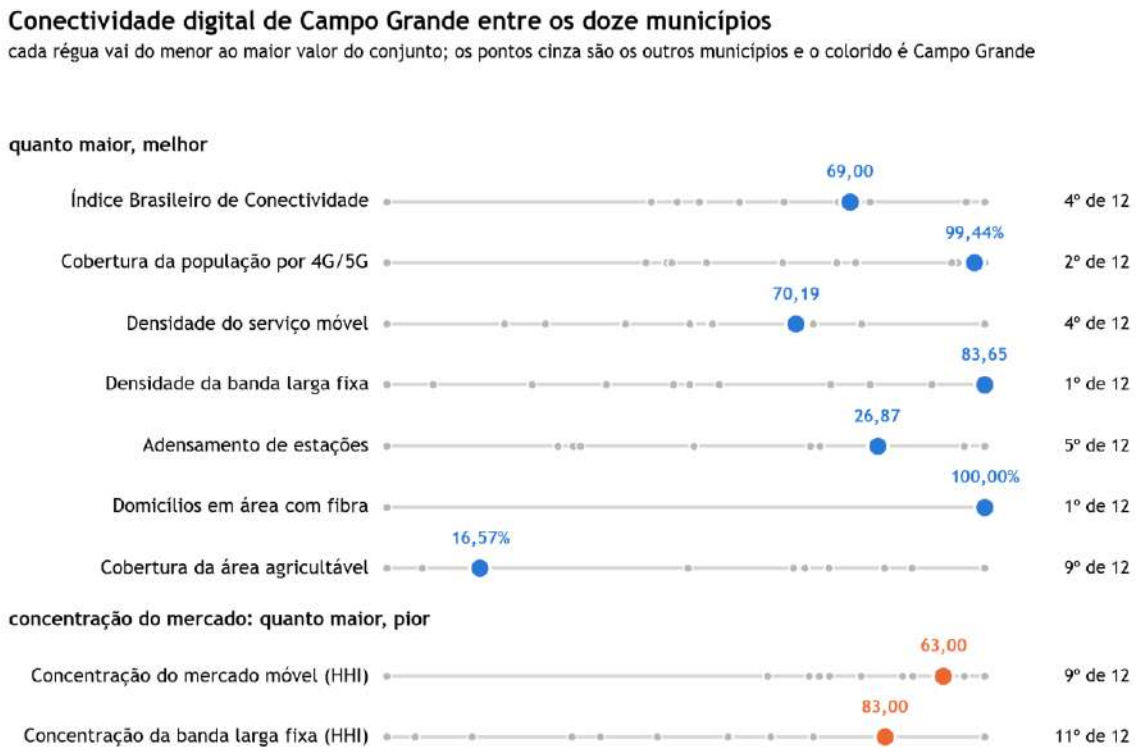


Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

A Figura 188 apresenta a posição de Campo Grande entre os 12 municípios analisados nos indicadores de conectividade digital. O município ocupa a 1ª posição na densidade da banda larga fixa e na disponibilidade de rede de transporte em fibra óptica; a 2ª na cobertura da população por redes 4G/5G; a 4ª no Índice Brasileiro de Conectividade e na densidade do serviço móvel; a 5ª no adensamento de estações; e a 9ª na

cobertura da área agricultável. Nos indicadores de competitividade, ocupa a 3ª posição no mercado móvel e a 2ª na banda larga fixa (ANATEL, 2026).

Figura 188 - Conectividade digital de Campo Grande entre os 12 municípios



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ANATEL (2026).

Nota: Competitividade (HHI): inverso do índice de Herfindahl-Hirschman; valor maior indica mercado mais competitivo.

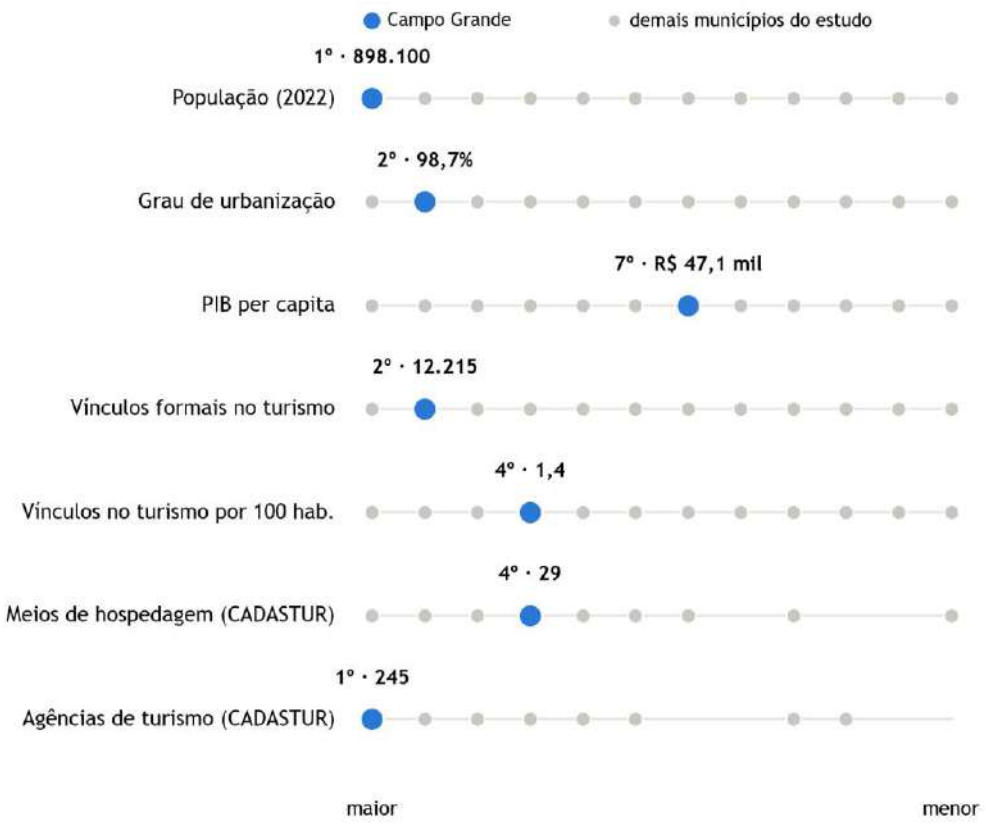
Campo Grande apresenta uma oferta consolidada de serviços digitais voltados à mobilidade do visitante. As duas plataformas nacionais de transporte por aplicativo consultadas, 99 e Uber, incluem o município em suas listas de cidades atendidas (99 Tecnologia, 2026; Uber, 2026), ampliando as alternativas de deslocamento individualizado disponíveis aos visitantes. A Figura 7 do capítulo 3 compara essa oferta entre os municípios analisados.

4.1.9.3. Campo Grande no contexto regional

Embora esteja fora da faixa de fronteira, Campo Grande integra o recorte por concentrar funções de serviços, transporte e distribuição de fluxos no Mato Grosso do Sul. As conexões rodoviárias e aéreas apresentadas nesta seção articulam o município a destinos do interior e da fronteira, enquanto o Centro Histórico e o eixo da Avenida Afonso Pena concentram equipamentos culturais, espaços de lazer e atrativos urbanos. O município integra a região turística Campo Grande dos Ipês (MTur, 2026).

Nos indicadores comparativos utilizados neste estudo (Figura 189), Campo Grande ocupa a 1ª posição em população e número de agências de turismo; a 2ª em grau de urbanização e vínculos formais nas ACTs; a 4ª em vínculos formais no turismo por habitante e número de meios de hospedagem; e a 7ª em PIB per capita (IBGE, 2023d, 2025; RAIS, 2025; CADASTUR, 2022).

Figura 189 - Posição de Campo Grande entre os 12 municípios do estudo



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em IBGE (Censo 2022 e PIB dos Municípios), RAIS e CADASTUR.

4.1.9.4. Gargalos e potenciais

Por estar fora da faixa de fronteira, Campo Grande apresenta tempos rodoviários superiores a três horas até os municípios do estudo mais próximos, Bonito e Ponta Porã. Conforme o Produto 3, o roteiro rodoviário da Rota Bioceânica proposto para o município exige ao menos um dia e meio de viagem. Esses intervalos reforçam sua função de conexão e distribuição de fluxos, mas reduzem a viabilidade de deslocamentos fronteiriços de curta duração.

Nos dois pontos de desembarque avaliados (Figura 190), quatro itens não apresentaram registros em nenhum dos locais: CAT, informações turísticas, indicação dos atrativos e área de embarque por aplicativo de transporte. A leitura deve considerar que

alguns itens não constam em todas as fichas aplicadas; ainda assim, os resultados evidenciam lacunas de informação e apoio aos visitantes nos pontos avaliados.

Figura 190 - O que o visitante encontra ao desembarcar em Campo Grande



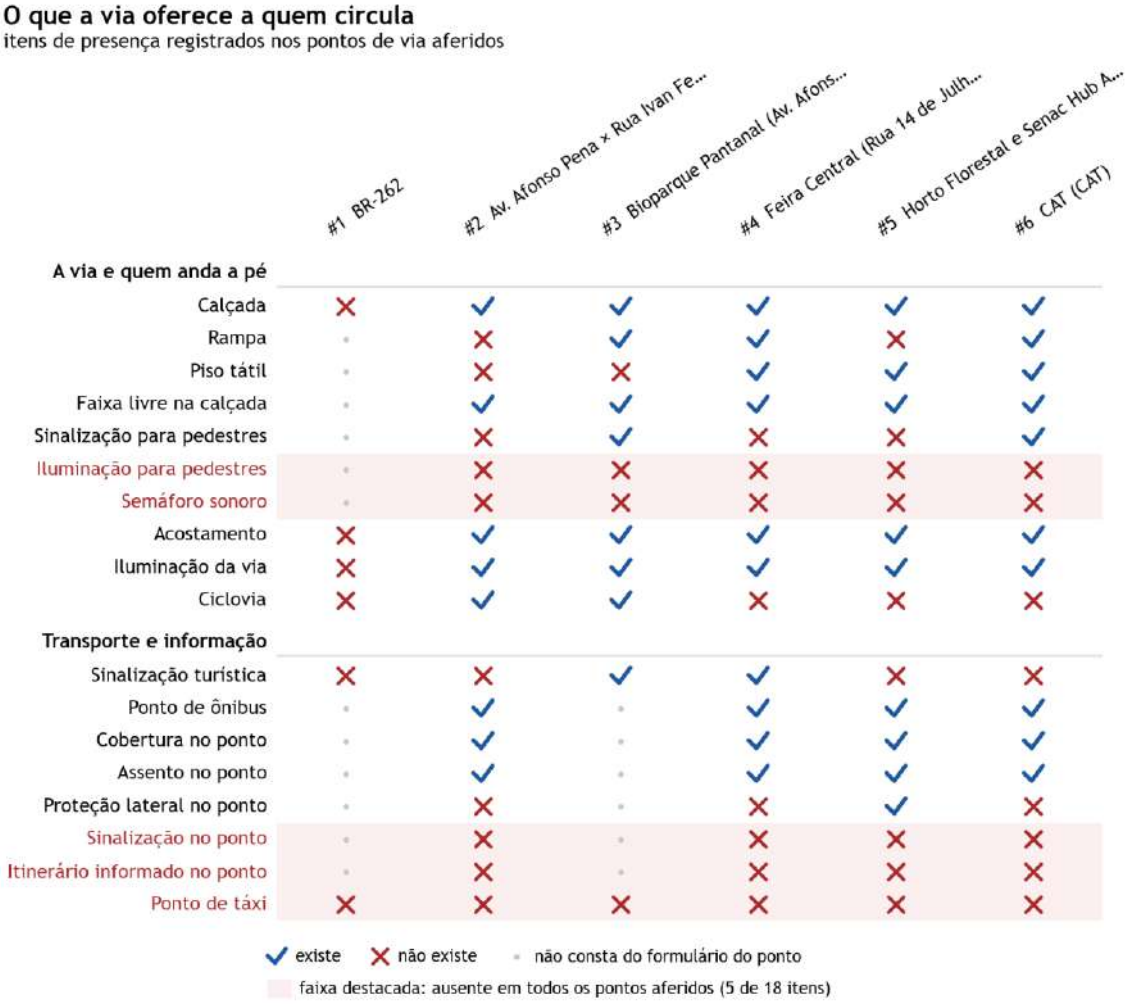
Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Em contrapartida, os dois pontos de desembarque dispõem de mapas, Wi-Fi público, telefonia móvel, rampa, piso tátil, sanitário acessível, vagas reservadas para pessoas com deficiência e atendimento prioritário. A rodoviária conta ainda com linhas de ônibus urbano e ponto de táxi, enquanto o aeroporto dispõe de balcão de informações e estacionamento para ônibus de turismo. Fora dos terminais, o município é atendido

pelas plataformas 99 e Uber. Esses elementos constituem uma base instalada para qualificar a orientação, a mobilidade e o atendimento ao visitante.

Entre os itens contemplados nas fichas dos pontos de circulação (Figura 191), não houve registro positivo de iluminação para pedestres, semáforo sonoro, sinalização no ponto, itinerário informado no ponto e ponto de táxi. A recorrência dessas ausências nos pontos avaliados em que os itens foram aferidos evidencia fragilidades da infraestrutura destinada à circulação, à orientação e apoio ao usuário.

Figura 191 - O que a via oferece a quem circula por Campo Grande



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Em articulação com as proposições do Produto 3, a escala dos serviços e das conexões de Campo Grande indica potencial para o município atuar como origem e ponto

de articulação de deslocamentos em direção à Rota Bioceânica e a os destinos do estado, especialmente os localizados na faixa de fronteira e no interior.

4.1.9.5. Obras e intervenções previstas

O Quadro 24 reúne concessões do aeroporto e da BR-163 e as metas do Plano Plurianual 2026–2029 que incidem sobre o acesso e a circulação em Campo Grande. As ações municipais são apresentadas por tema porque o PPA não individualiza valores para cada intervenção.

Quadro 24 - Empreendimentos e intervenções que incidem sobre o acesso e a circulação em Campo Grande (MS)

Empreendimento	Esfera	Situação	Investimento	Fonte
Aeroporto de Campo Grande (ID 2266)	Federal	Concessão em execução	R$ 377,6 milhões	Brasil, 2026d
Concessão da BR-163/MS, divisa MS/PR-divisa MS/MT (ID 4252)	Federal	Em execução	R$ 12,54 bilhões (total da concessão, não atribuível ao município)	Brasil, 2026d
BR-163/MS, lotes Norte e Sul (estudos)	Federal	Em execução	R$ 5 milhões por lote	Brasil, 2026d
Malha Oeste: concessão ferroviária ligando Corumbá e Ponta Porã a Santos (ID 1949) e estudos para nova concessão (ID 4258)	Federal	Concessão encerrada em jun. 2026, sem nova licitação; estudos para nova concessão em execução	R$ 17,68 bilhões (total da concessão, não atribuível ao município) e R$ 5 milhões (estudos)	Brasil, 2026d
Macrodesafio Infraestrutura, Logística, Mobilidade e Planejamento Urbano (PPA, programas 29, 30, 49, 50 e 51)	Municipal	Previsto para 2026–2029; sem estágio informado	R$ 617,2 milhões em 2026 e R$ 2,09 bilhões em 2027–2029 (dotações)	Campo Grande, 2025
Requalificação do corredor gastronômico, turístico e cultural da Avenida Bom Pastor (1,4 km)	Municipal	Meta do PPA 2026–2029	Não individualizado	Campo Grande, 2025
Requalificação da Avenida Mascarenhas de Moraes (3,8 km), recapeamento da Avenida Duque de Caxias e interligação Guaicurus × Guinter Hans	Municipal	Metas do PPA 2026–2029	Não individualizado	Campo Grande, 2025

Empreendimento	Esfera	Situação	Investimento	Fonte
Vias estruturantes do Córrego Imbirussu, programa do Anhanduizinho (BID III) e qualificação viária em onze conjuntos de bairros	Municipal	Metas do PPA 2026–2029	Não individualizado	Campo Grande, 2025
Quatro pórticos nas entradas da cidade	Municipal	Meta do PPA 2026–2029	Não individualizado	Campo Grande, 2025
Travessias elevadas e iluminação em áreas escolares e de grande fluxo; passarelas sobre córregos	Municipal	Emenda e meta do PPA 2026–2029	Não individualizado	Campo Grande, 2025
Ampliação da malha cicloviária em pelo menos 100 km; Plano Cicloviário e Plano de Rotas Acessíveis	Municipal	Metas do PPA 2026–2029	Não individualizado	Campo Grande, 2025
Descarbonização do transporte coletivo até 2029 e pavimentação da rota de ônibus da Nova Campo Grande	Municipal	Emendas ao PPA 2026–2029	Não individualizado	Campo Grande, 2025
Manutenção da malha viária e das estradas vicinais; pontes nas vicinais	Municipal	Metas do PPA 2026–2029	Não individualizado	Campo Grande, 2025

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base nas fontes indicadas na última coluna.

A concessão do aeroporto, em execução, soma R$ 377,6 milhões (Brasil, 2026d). A concessão da BR-163 em Mato Grosso do Sul tem valor total de R$ 12,54 bilhões, referente a toda a extensão concedida, portanto, não atribuível exclusivamente ao município. A concessão da Malha Oeste encerrou-se em junho de 2026 sem nova licitação, e os estudos para nova concessão permanecem em execução (Brasil, 2026d).

No Plano Plurianual 2026–2029, o macrodesafio de infraestrutura, logística, mobilidade e planejamento urbano reúne dotações de R$ 617,2 milhões para 2026 e de R$ 2,09 bilhões para 2027 a 2029, sem estágio de execução informado (Campo Grande, 2025). Entre as metas de maior relação com o turismo, estão a requalificação do corredor gastronômico, turístico e cultural da Avenida Bom Pastor, os pórticos nas entradas da cidade, a ampliação da malha cicloviária em pelo menos 100 km e a descarbonização do transporte coletivo até 2029. Como as dotações são agregadas, não é possível atribuir valores específicos nem afirmar, a partir do PPA, quais dessas metas serão executadas no quadriênio.

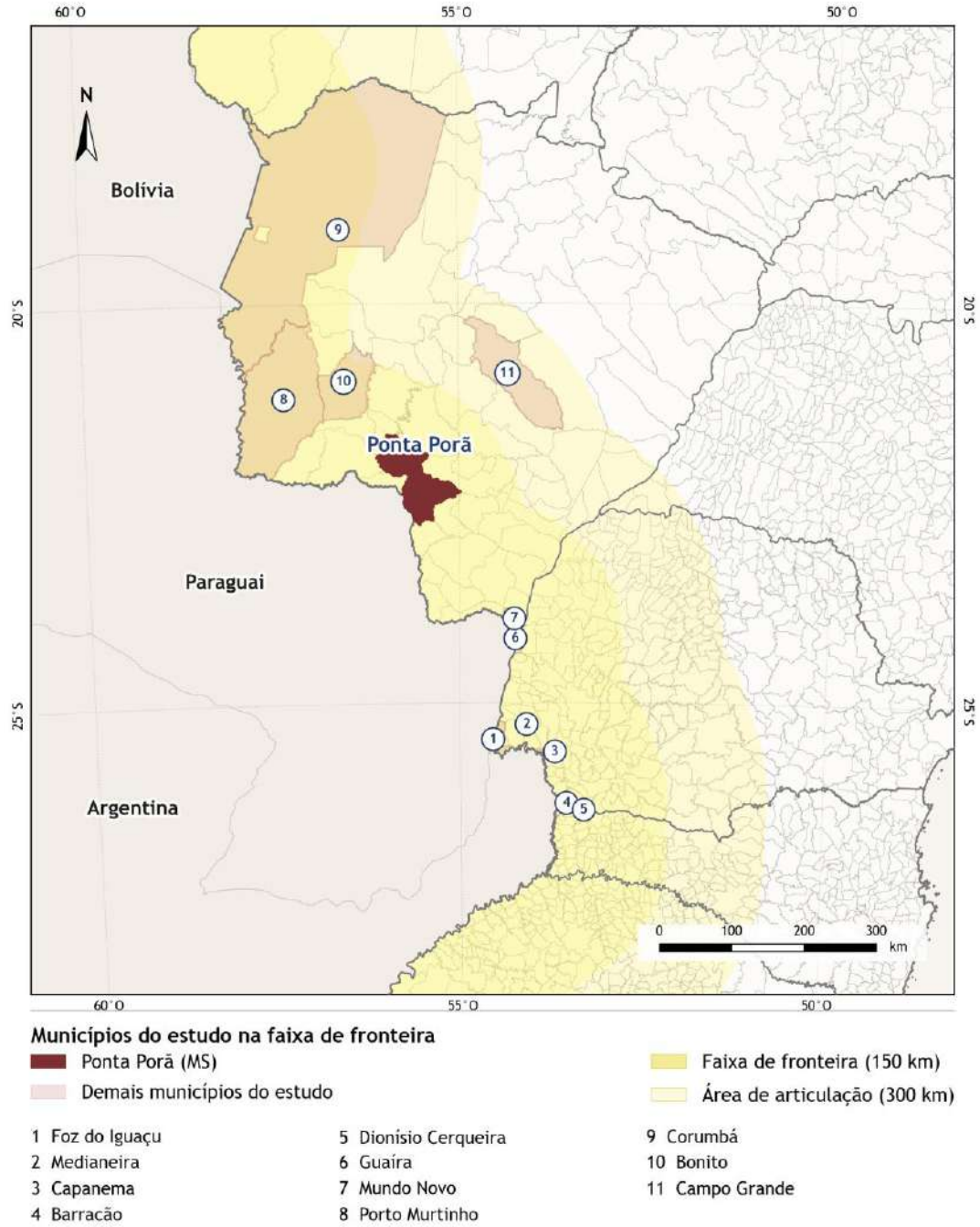
4.1.10. Ponta Porã (MS)

Ponta Porã reúne 92.017 habitantes e área territorial de 5.359,4 km², com 86,6% da população residente em área urbana (IBGE, 2023d). O município não consta da edição de 2026 do Mapa do Turismo Brasileiro (MTur, 2026)[22]. O município registra ainda 793 vínculos formais nas ACTs (RAIS, 2025) e conta com oito meios de hospedagem cadastrados no CADASTUR (CADASTUR, 2026).

O Mapa 81 situa Ponta Porã no sudoeste do Mato Grosso do Sul, a 191 km de Campo Grande em linha reta. O município constitui a sede de sua própria Região Geográfica Imediata, inserida na Região Geográfica Intermediária de Dourados (IBGE, 2017) e está localizado na faixa de fronteira internacional, com limite territorial junto ao Paraguai. Entre os demais municípios do estudo, Mundo Novo é o mais próximo de Ponta Porã por via rodoviária, com tempo estimado de deslocamento entre 3 h 47 min e 4 h 24 min (OpenStreetMap, 2026).

[22] Por se tratar de uma ferramenta dinâmica, sujeita a atualizações, recomenda-se consultar a versão vigente para confirmar essa situação no momento da leitura.

Mapa 81 - Os 12 municípios na faixa de fronteira, com Ponta Porã (MS) em destaque



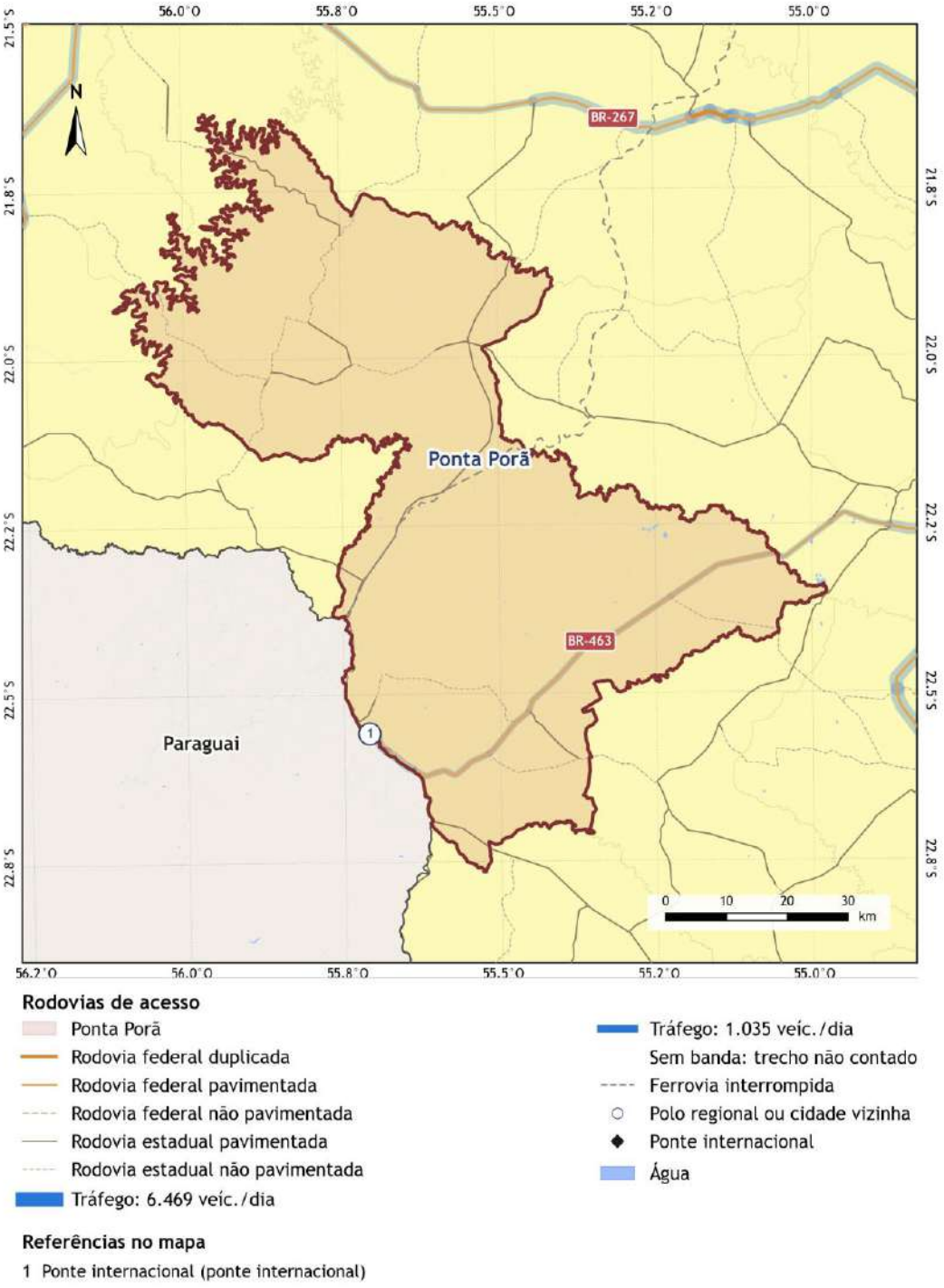
Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em IBGE (malha municipal 2025 e polígono da Faixa de Fronteira de 150 km).

4.1.10.1. Como o turista chega

Entre os modos de chegada analisados, Ponta Porã dispõe de acesso rodoviário, travessia internacional terrestre e ligação aérea regular (DNIT, 2026b; ANTT, 2025; ANAC, 2026). Não há navegação de uso turístico nem transporte ferroviário de passageiros, embora a infraestrutura ferroviária de carga alcance o território municipal.

O Mapa 82 apresenta os principais acessos rodoviários ao município. A BR-463, constitui o único eixo federal e percorre 83,9 km no território municipal. As dez rodovias estaduais que atravessam o município somam outros 380,7 km (DNIT, 2026b).

Mapa 82 - Rodovias de acesso a Ponta Porã



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em DNIT, SNV e CIDE.

Na BR-463, o levantamento registra 1.651 veículos por dia em um dos trechos analisados, dos quais 633 são veículos comerciais, correspondendo a 38% do fluxo total (DNIT, 2026a). A participação de veículos comerciais evidencia a coexistência do transporte de cargas com os demais fluxos rodoviários no principal eixo de acesso ao município. No recorte representado no Mapa 82, o maior volume informado chega a 6.469 veículos por dia. A Figura 192 corresponde à imagem de divulgação turística de Ponta Porã.

Figura 192 - Imagem de divulgação turística de Ponta Porã



Fonte: Ponta Porã (2022).

O Quadro 25 apresenta a qualificação das três vias de chegada ao município quanto ao tipo de pista, à manutenção, ao acostamento, à iluminação e à sinalização.

Quadro 25 - Qualificação das vias de chegada a Ponta Porã

Ponto	Pista	Manutenção	Acostamento	Iluminação	Sinalização de trânsito	Sinalização de turismo	Sinalização para pedestres
#1 BR-463	Asfalto, dupla	4 de 5	Não	Sim	vertical e horizontal	Não	—
#2 MS-164	Asfalto, dupla	5 de 5	Não	Sim	vertical e horizontal	Não	—
#3 Contorno viário sul (anel viário municipa…	Asfalto, dupla	4 de 5	Não	Sim	vertical e horizontal	Não	—

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Nota: O travessão indica item que o formulário não cobriu naquele ponto: a sinalização para pedestres, por exemplo, só é perguntada onde há calçada.

A manutenção das vias analisadas varia entre 4 e 5, em escala de 1 a 5. Nenhuma das três vias dispõe de acostamento e a sinalização turística não foi identificada em nenhuma delas, reduzindo os recursos de orientação a quem chega por via rodoviária. A Figura 193 reúne registros das vias externas avaliadas.

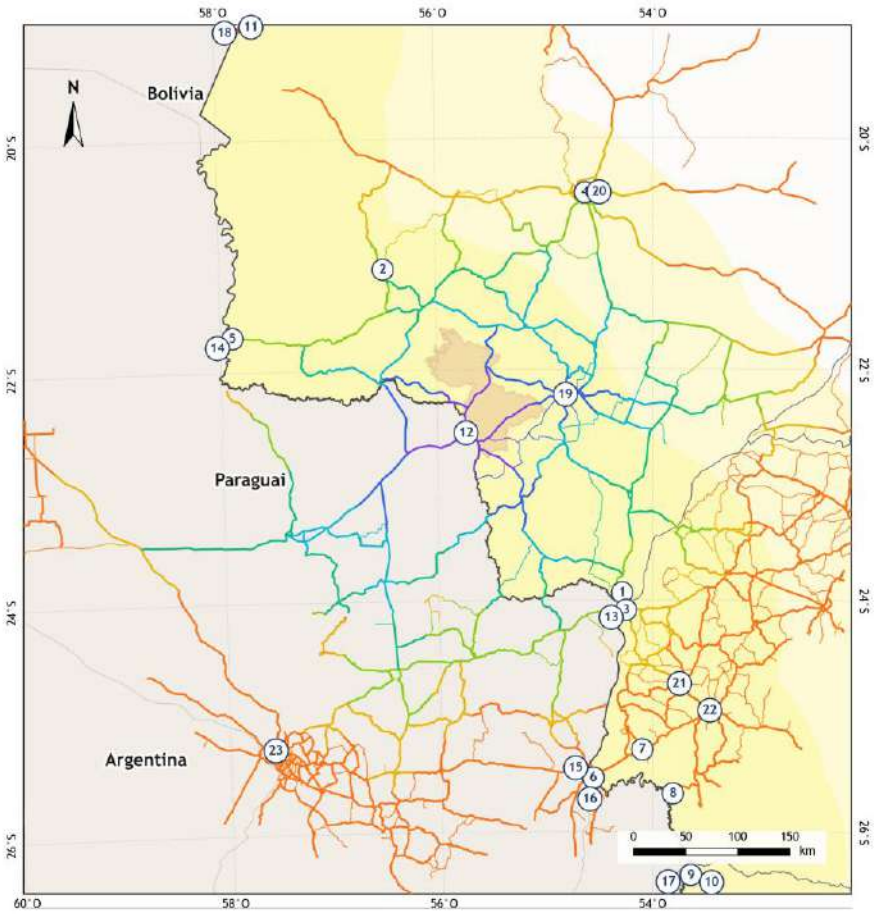
Figura 193 - Vias externas de Ponta Porã



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

O Mapa 83 representa essa malha viária segundo os tempos estimados de deslocamento, enquanto a tabela associada apresenta os resultados detalhados por destino. Cada percurso foi calculado duas vezes sobre a malha viária do OpenStreetMap (2026): uma considerando os limites de velocidade sinalizados e outra utilizando as velocidades estimadas de circulação. A comparação entre os dois cenários estabelece uma faixa de tempo para cada percurso.

Mapa 83 - Tempo de viagem por estrada desde Ponta Porã



Tempo de viagem por estrada

- Origem (Ponta Porã)
- Até 1 h
- 1 a 2 h
- 2 a 3 h
- 3 a 4 h
- 4 a 5 h
- 5 a 6 h
- 6 a 8 h
- Município do estudo (ver quadro)
- Cidade fronteiriça (ver quadro)
- Cidade de referência (ver quadro)

Tempo de viagem (no limite da via, em circulação)
1 a 11: municípios do estudo · 12 a 18: cidades fronteiriças · 19 em diante: cidades de referência

1 Mundo Novo — 3h47-4h24
2 Bonito — 3h31-4h32
3 Guaira — 4h10-4h49
4 Campo Grande — 4h07-5h01
5 Porto Murtinho — 4h08-5h13
6 Foz do Iguaçu — 6h08-7h04
7 Medianeira — 6h22-7h39
8 Capanema — 6h57-8h13
9 Barracão — 7h48-9h19
10 Dionisio Cerqueira — 7h49-9h19
11 Corumbá — 7h53-9h32
12 Pedro Juan Caballero (PY) — 0h02
13 Salto del Guairá (PY) — 4h04-4h43
14 Carmelo Peralta (PY) — 4h14-5h19
15 Ciudad del Este (PY) — 5h59-6h53
16 Puerto Iguazú (AR) — 6h11-7h07
17 Bernardo de Irigoyen (AR) — 7h50-9h21
18 Puerto Quijarro (BO) — 8h07-9h46
19 Dourados — 1h30-1h46
20 Campo Grande — 4h07-5h02
21 Toledo — 5h20-6h13
22 Cascavel — 5h43-6h42
23 Asunción (PY) — 5h57-6h43

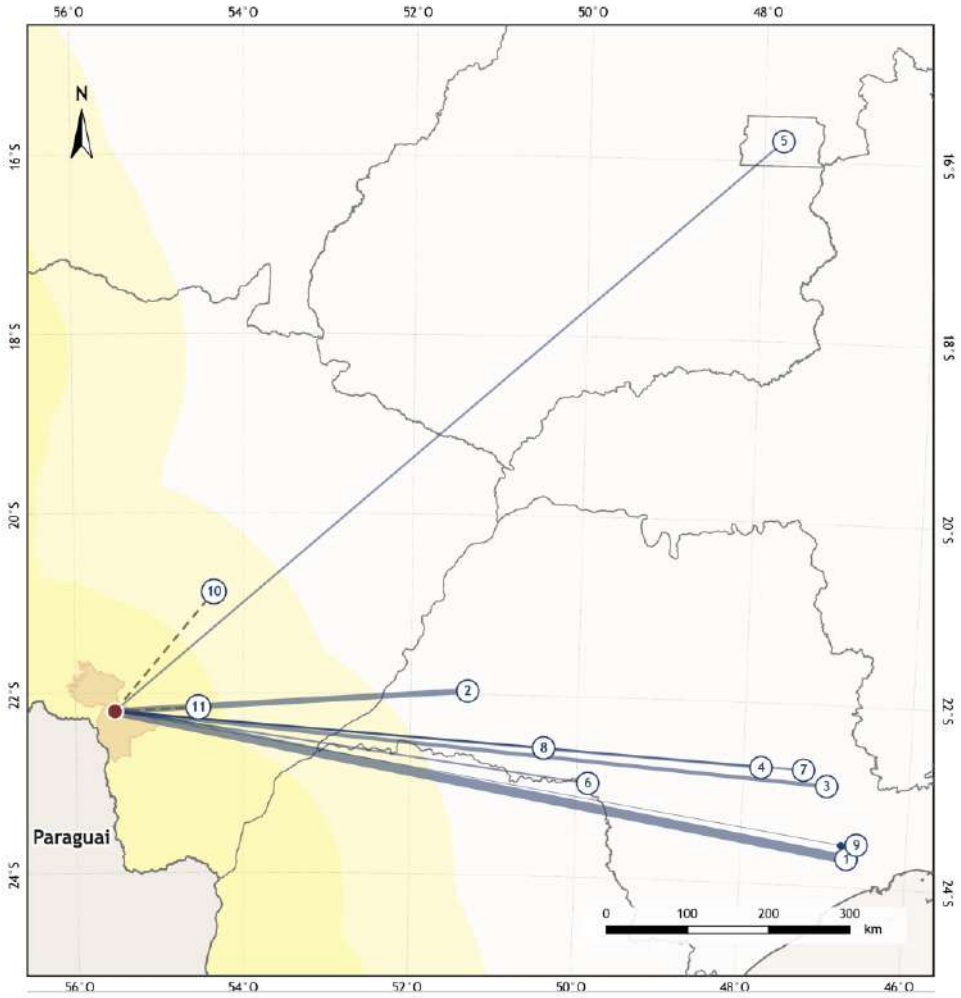
Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em OpenStreetMap.

Considerando o limite de até duas horas de deslocamento, o alcance rodoviário não contempla nenhum outro município do estudo. O deslocamento até Campo Grande, por sua vez, varia entre 4 h 07 min e 5 h 02 min.

No contexto transfronteiriço, Pedro Juan Caballero, no Paraguai, integra espaço de deslocamento urbano de Ponta Porã e está a aproximadamente dois minutos de percurso, desconsiderados eventuais tempos de controle fronteiriço.

Em 2025, foram emitidas 1.287 passagens de ônibus interestaduais com origem ou destino no município, distribuídas em nove ligações diretas. Essas nove ligações concentram 100% do movimento total (ANTT, 2025), conforme detalhado no Mapa 84.

Mapa 84 - Ligações diretas por ônibus a partir de Ponta Porã



Ligações por ônibus

- Ponta Porã
- Ligação direta (espessura: passagens)
- Demais ligações diretas (sem número)
- Linha estadual (oferta ClickBus, partidas/dia)
- Linha internacional (oferta do terminal)
- Seta na moldura: ligação fora do recorte
- Faixa de fronteira (150 km)

Ligações com serviço regular levantado

1 São Paulo/SP – 702 passagens
2 Presidente Prudente/SP – 291 passagens
3 Campinas/SP – 135 passagens
4 Piracicaba/SP – 54 passagens
5 Brasília/DF – 33 passagens
6 Ourinhos/SP – 29 passagens
7 Americana/SP – 26 passagens
8 Assis/SP – 16 passagens
9 Osasco/SP – 1 passagens
10 Campo Grande – 8 partidas/dia
11 Dourados – 12 partidas/dia

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ANTT (bilhetagem 2025) e ClickBus (oferta, setembro de 2026).

Na distribuição por unidade da federação, destaca-se São Paulo que concentra 97,4% das passagens, seguido do Distrito Federal, com 2,6%. O terminal rodoviário de Ponta Porã também foi avaliado em campo.

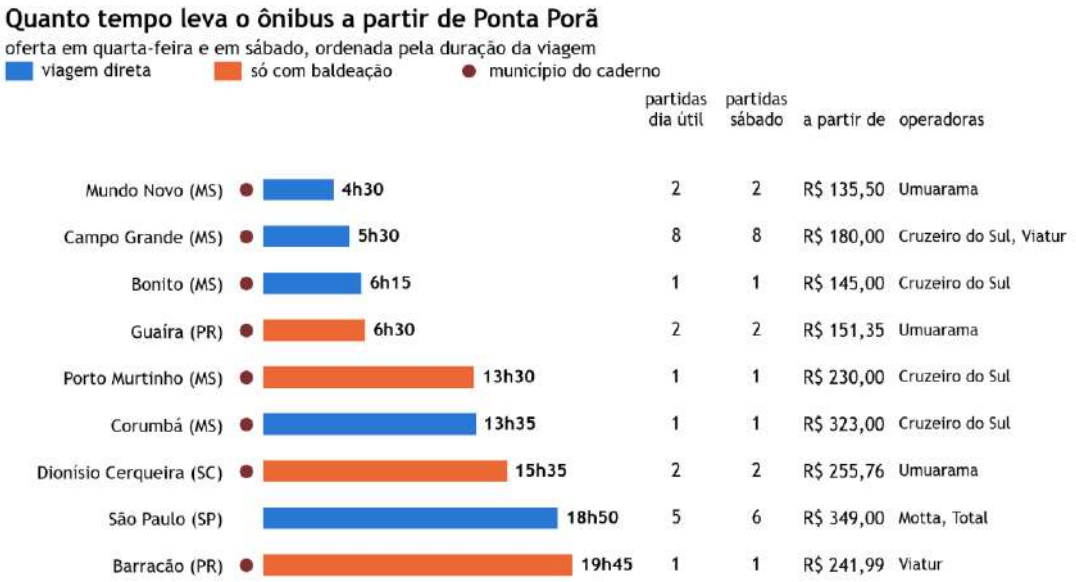
Figura 194 - Infraestrutura de acesso turístico: rodoviária de Ponta Porã



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

A Figura 195 apresenta as características da oferta disponível de viagens de ônibus a partir de Ponta Porã em plataforma de venda consultada em setembro de 2026 (ClickBus, 2026b). Diferentemente do Mapa 84, que presenta o registro do movimento de passageiros em 2025, a figura reúne a oferta encontrada na plataforma, incluindo viagens diretas e aquelas que exigem baldeação. Nenhuma das ligações diretas tem duração inferior a quatro horas.

Figura 195 - Viagens de ônibus à venda a partir de Ponta Porã, por destino



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ClickBus (setembro de 2026).

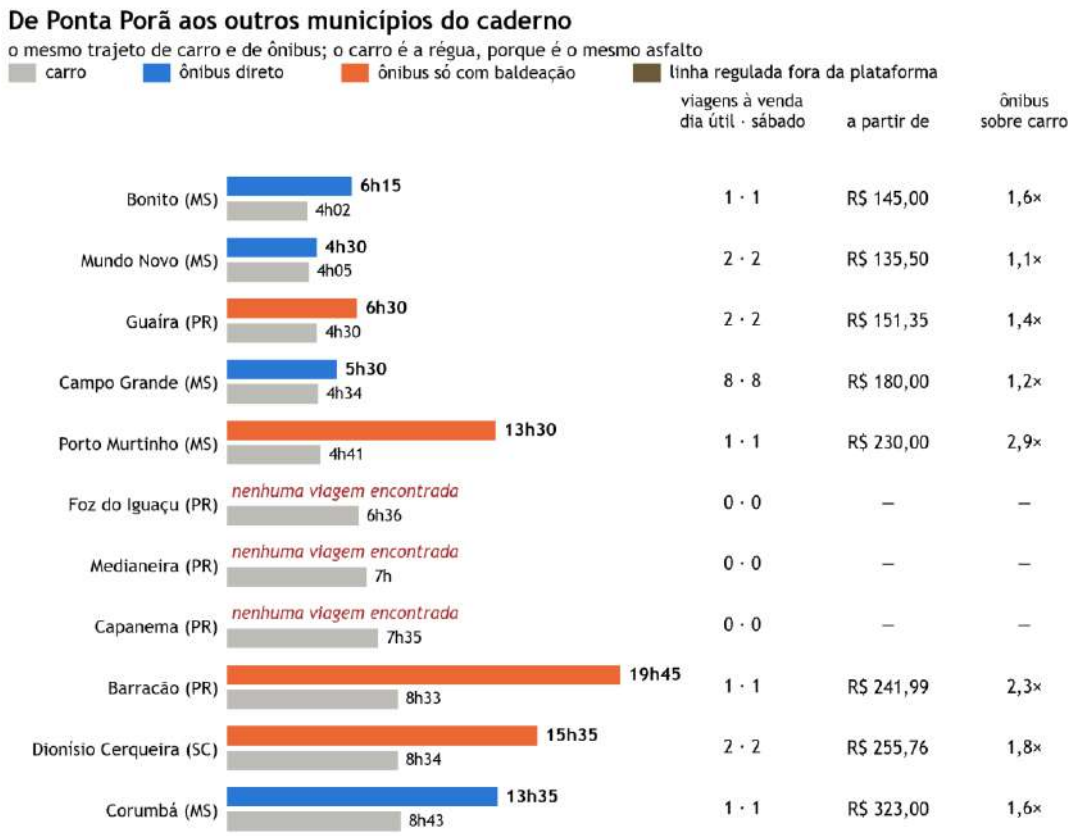
Nota: Preço da tarifa mais barata encontrada, com taxa de embarque.

Nas viagens de longa distância, os destinos também se diferenciam pela frequência das partidas. Campo Grande dispõe de oito partidas em dias úteis, São Paulo, de cinco, enquanto Corumbá apenas uma.

4.1.10.1.1. A ligação com os municípios analisados

Entre os 11 municípios do estudo (Figura 196), nenhum apresenta conexão por ônibus com duração inferior a uma hora. A ligação mais rápida é com Mundo Novo, com duas partidas diárias e tempo de percurso de 4 h 30 min, frente aos 3 h 47 min a 4 h 24 min de deslocamento de carro. Para os dez municípios restantes, a oferta de transporte rodoviário coletivo apresenta diferentes condições de conexão e disponibilidade na plataforma de venda consultada (ClickBus, 2026b): três dispõem de ligação direta, quatro são acessíveis mediante baldeação; e, para três, não foram encontradas viagens nas datas pesquisadas.

Figura 196 - Tempo de viagem de Ponta Porã aos outros municípios do estudo



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ClickBus (oferta, setembro de 2026) e em isócronas sobre a malha do OpenStreetMap.

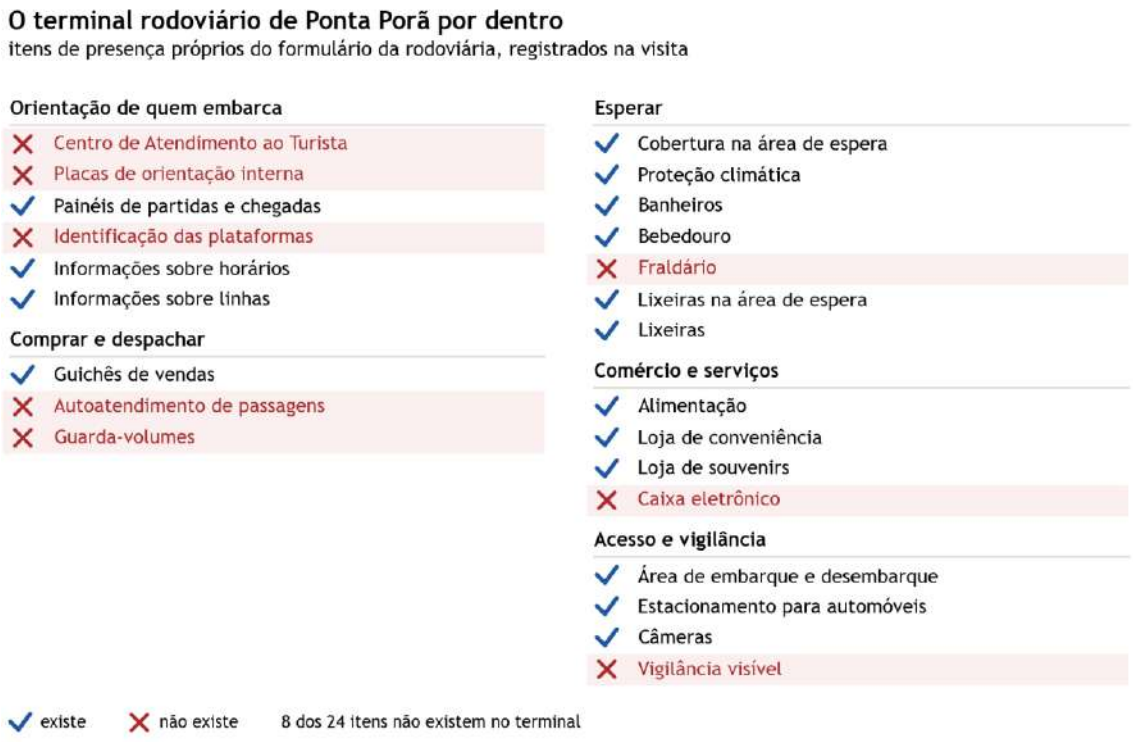
Na consulta realizada, não foram encontradas viagens para Foz do Iguaçu, Medianeira e Capanema em nenhuma das duas datas pesquisadas. No sentido contrário, a plataforma ofereceu viagens de Foz do Iguaçu e de Medianeira para Ponta Porã na quarta-feira, com baldeação (ver seções 4.1.2 e 4.1.3).

Para Porto Murtinho, o deslocamento por ônibus exige baldeação e resulta em aproximadamente 13 h 30 min de viagem, enquanto o percurso de carro leva de 4 h 08 min a 5 h 13 min. A ausência de conexão direta amplia o tempo total ao incorporar o deslocamento até o ponto de conexão e o período de espera entre os serviços. Nas ligações diretas, a duração da viagem de ônibus varia de 1,1 vez o tempo de carro, para Mundo Novo, a 1,6 vez, para Corumbá (13 h 35 min de ônibus; no sentido inverso, a

viagem leva 11 h, e a relação é de 1,3 vez). Para Porto Murtinho, onde há baldeação, essa relação chega a 2,9 vezes.

No terminal rodoviário do município (Figura 197), a visita de campo identificou, painéis de partidas e chegadas, informações sobre horários e linhas entre os elementos de orientação e informação avaliados. Quanto às condições de acesso e segurança, foram registrados área específica para embarque e desembarque, estacionamento para automóveis e câmeras de monitoramento.

Figura 197 - Serviços e orientação no terminal rodoviário de Ponta Porã



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Na visita de campo, não foram registrados oito dos itens avaliados: CAT, placas de orientação interna, identificação das plataformas, autoatendimento de passagens, guarda-volumes, fraldário, caixa eletrônico e presença visível de profissionais de segurança. A Figura 198 destaca registros de aspectos internos do terminal rodoviário.

Figura 198 - Aspectos internos do terminal rodoviário de Ponta Porã



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Embora não inviabilizem o embarque, essas ausências reduzem as condições de orientação, permanência e de apoio ao usuário no terminal. As principais lacunas concentram-se na orientação para embarque, na informação turística e em serviços complementares ao passageiro, como guarda-volumes, fraldário e caixa eletrônico.

Além do transporte rodoviário, Ponta Porã dispõe de terminal aeroportuário com operação regular de passageiros. Essa infraestrutura amplia as possibilidades de acesso ao município e integra a rede de transportes utilizada pelos visitantes.

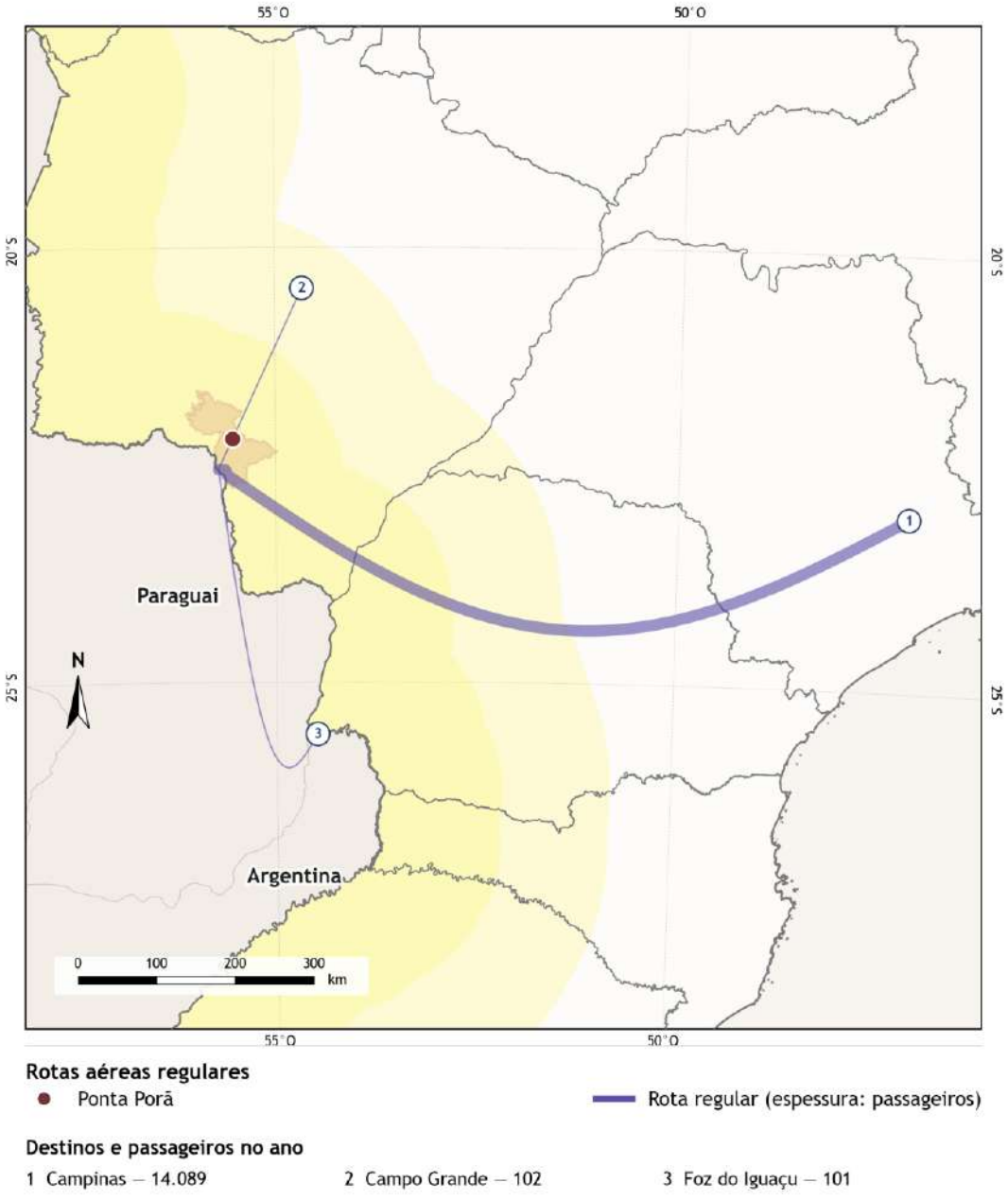
Figura 199 - Terminal aeroportuário de ponta Porã



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Em 2025 a malha aérea regular conectou Ponta Porã a três destinos e registrou o movimento de 14.292 passageiros. Campinas concentrou 98,6% desse total, enquanto as ligações com Campo Grande e Foz do Iguaçu, com cerca de 100 passageiros cada, são rotas residuais, com menos de 1% e menos de 1.000 passageiros (ANAC, 2026). O Mapa 85 apresenta todas as cidades atendidas e o respectivo movimento anual.

Mapa 85 - Rotas aéreas regulares de Ponta Porã em 2025

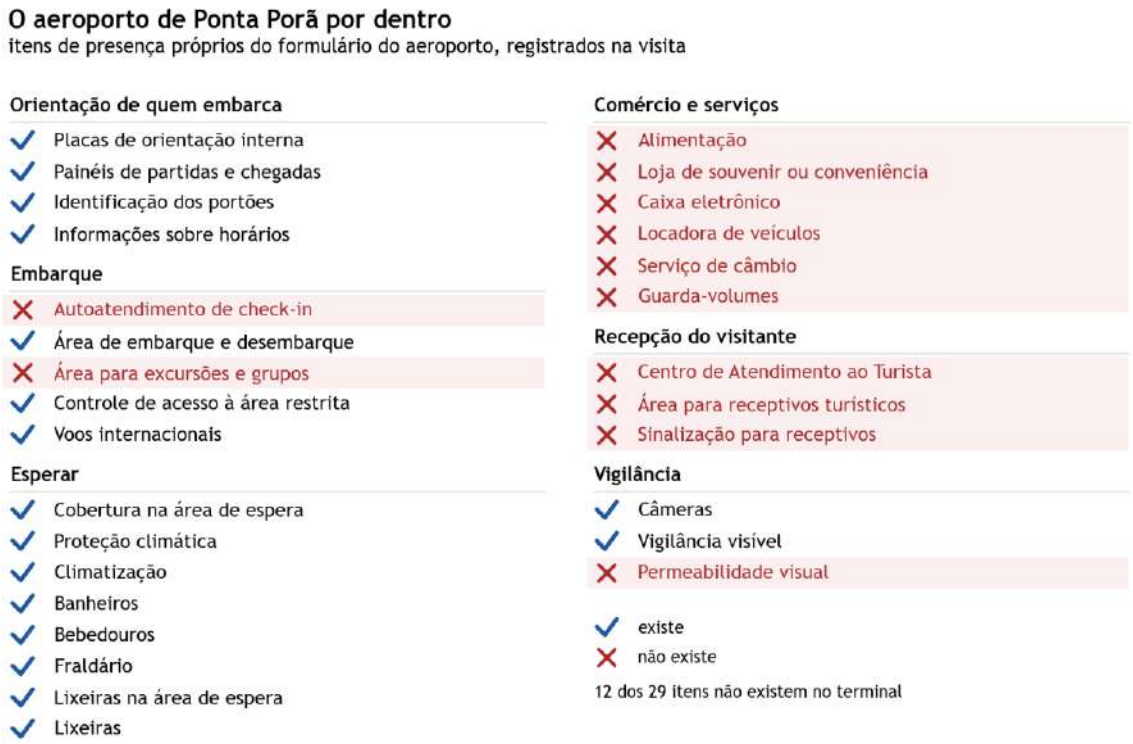


Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ANAC (2026).

Na visita de campo foram identificadas 12 ausências entre os 29 itens avaliados no aeroporto (Figura 200). Entre elas, estão os seguintes itens: autoatendimento de

check-in, alimentação, loja de souvenir ou conveniência, caixa eletrônico, locadora de veículos, serviço de câmbio, guarda-volumes, CAT e permeabilidade visual.

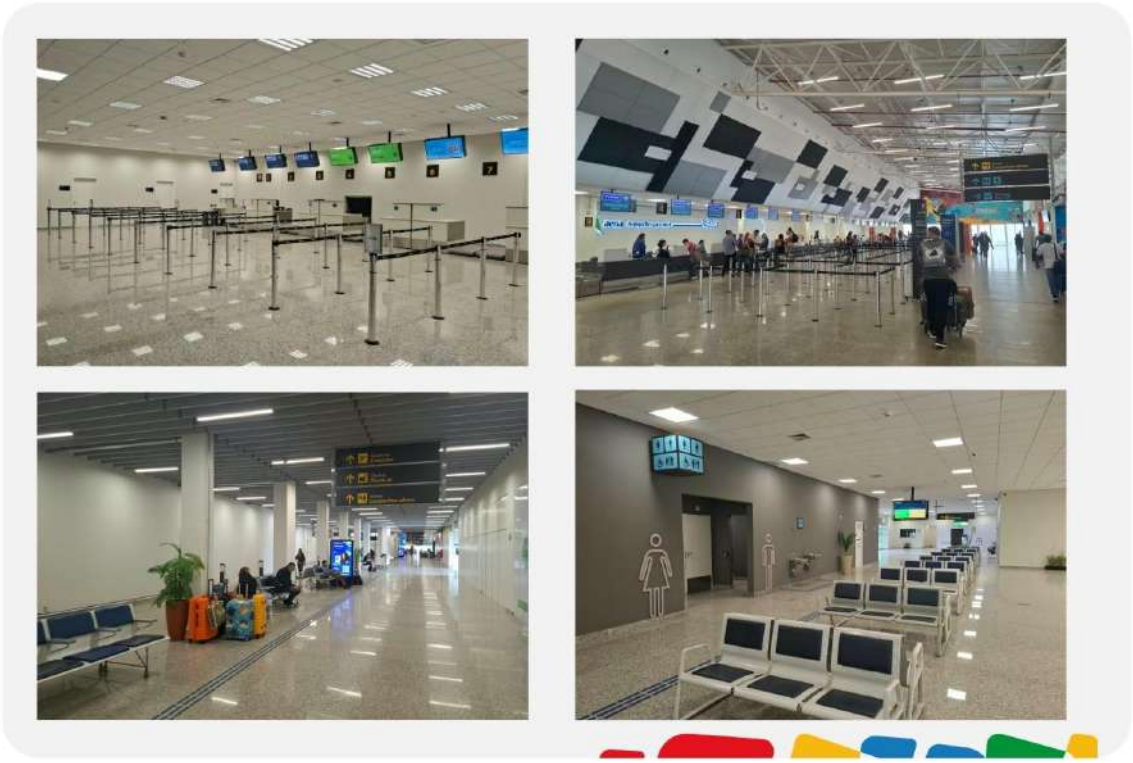
Figura 200 - Serviços e orientação no aeroporto de Ponta Porã



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Três dessas ausências estão diretamente relacionadas à recepção de grupos turísticos: área para excursões e grupos, área para receptivos e sinalização específica. Esses recursos apoiam a organização do desembarque e o atendimento de visitantes que chegam por meio de operadoras de turismo. A Figura 201 reúne registros do terminal aeroportuário.

Figura 201 - Aspectos internos do terminal aeroportuário de Ponta Porã



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

4.1.10.1.2. A travessia internacional

A fronteira terrestre entre Ponta Porã e Pedro Juan Caballero é contígua ao tecido urbano. A avaliação de campo contemplou um ponto de controle aduaneiro no município, a Inspetoria da Receita Federal (#9) cujas condições são sintetizadas na Figura 202.

Figura 202 - O que o posto de fronteira oferece a quem atravessa em Ponta Porã



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Figura 203 - Inspetoria da Receita Federal de Ponta Porã fronteira seca com o Paraguai



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Na visita de campo, não foram identificados no posto de fronteira os seguintes itens: CAT, placas dos setores da aduana, placas de entrada e saída, estacionamento para ônibus de turismo, controle de acesso e visibilidade do ambiente. A Figura 204 a seguir reúne registros da infraestrutura aduaneira avaliada.

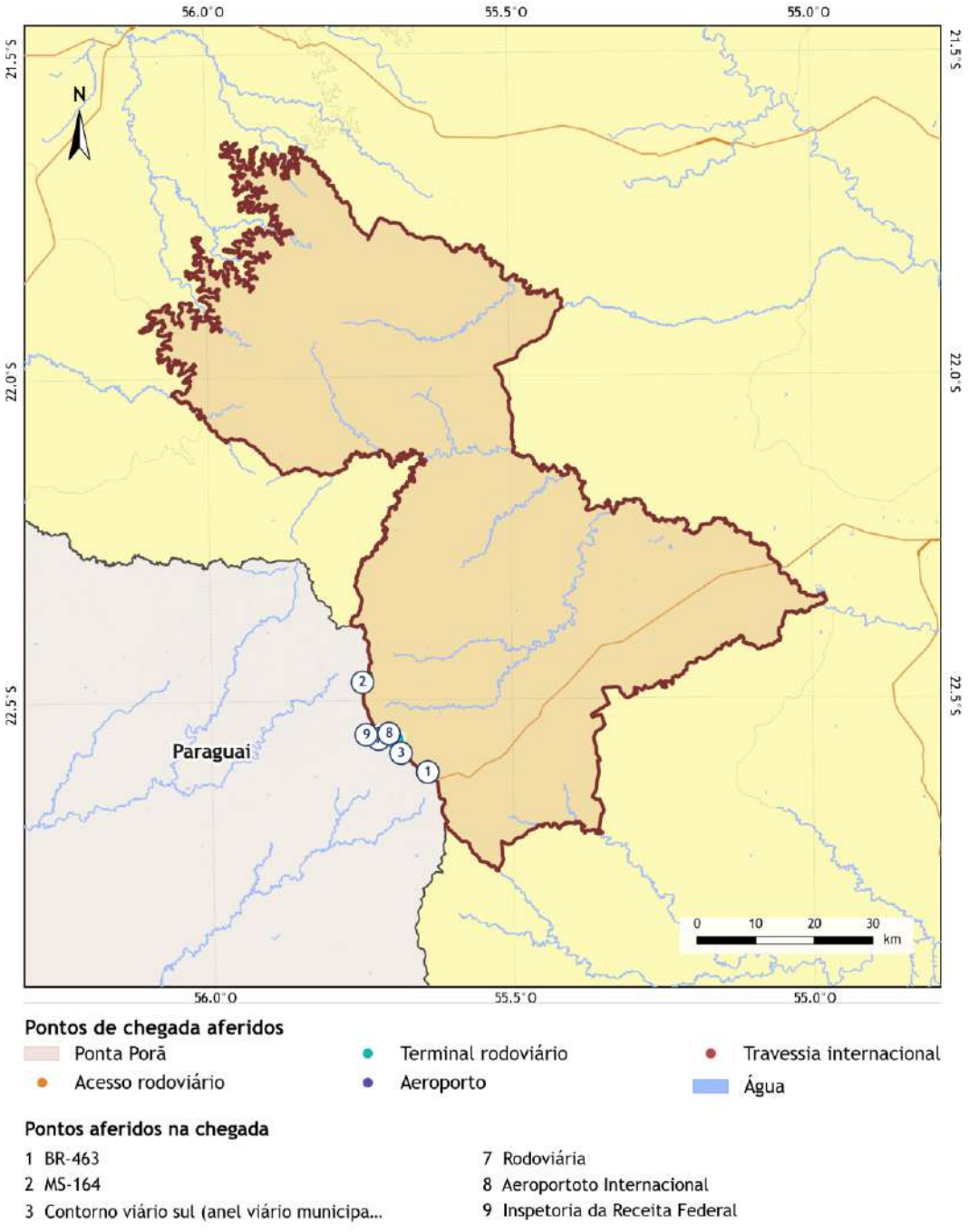
Figura 204 - aspectos sobre infraestrutura aduaneira (Ponta Porã-BR com Paraguai)



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

O Mapa 86 localiza cada um dos pontos de chegada avaliados em campo.

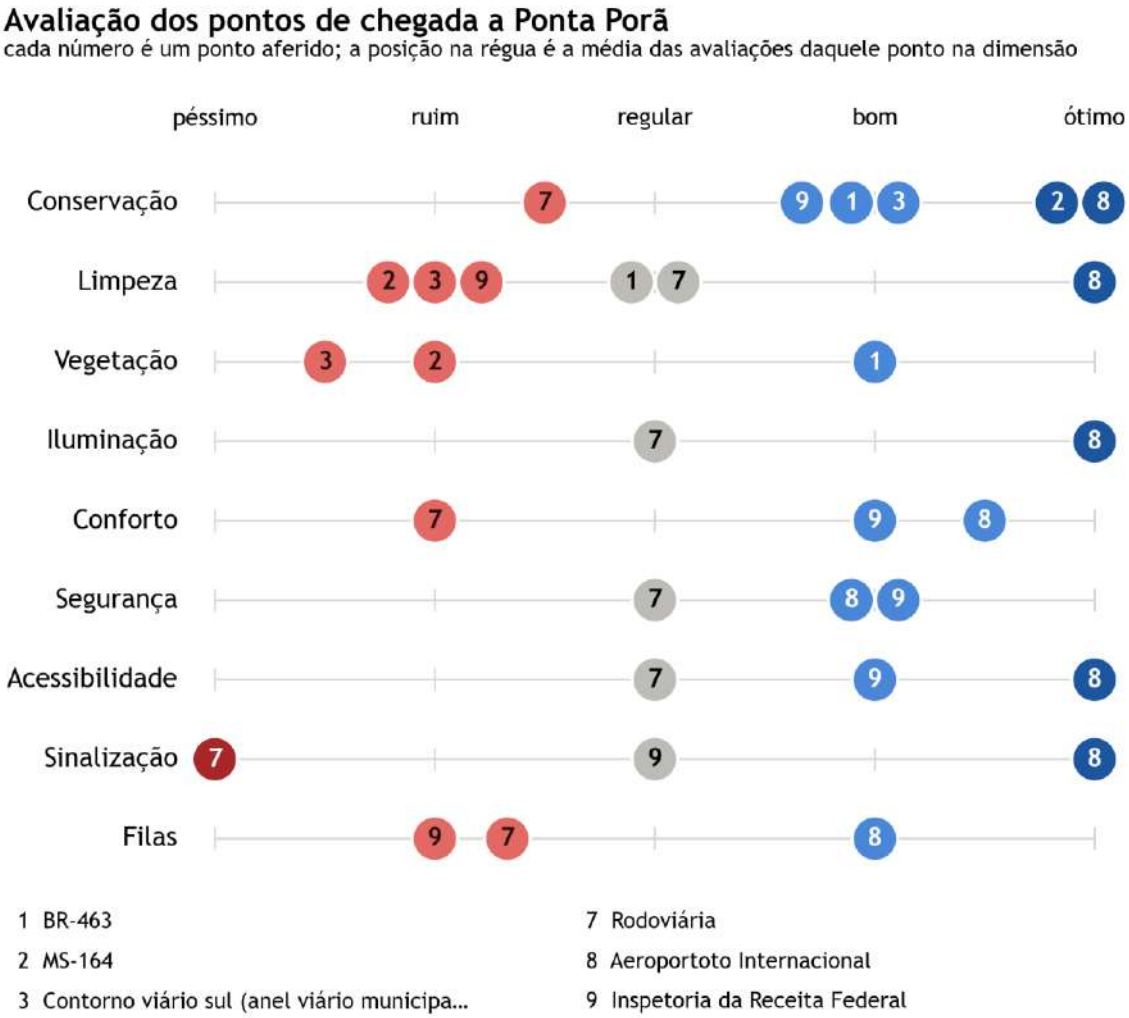
Mapa 86 - Pontos aferidos na chegada a Ponta Porã



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

A Figura 205 apresenta a classificação atribuída a cada ponto, utilizando a mesma escala da ficha de campo. A numeração é mantida no mapa, na figura e nas fichas completas, permitindo relacionar a localização de cada ponto aos respectivos resultados da avaliação.

Figura 205 - Avaliação dos pontos de chegada a Ponta Porã



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Nota: as escalas originalmente invertidas foram normalizadas, de modo que valores mais elevados correspondam a melhores avaliações

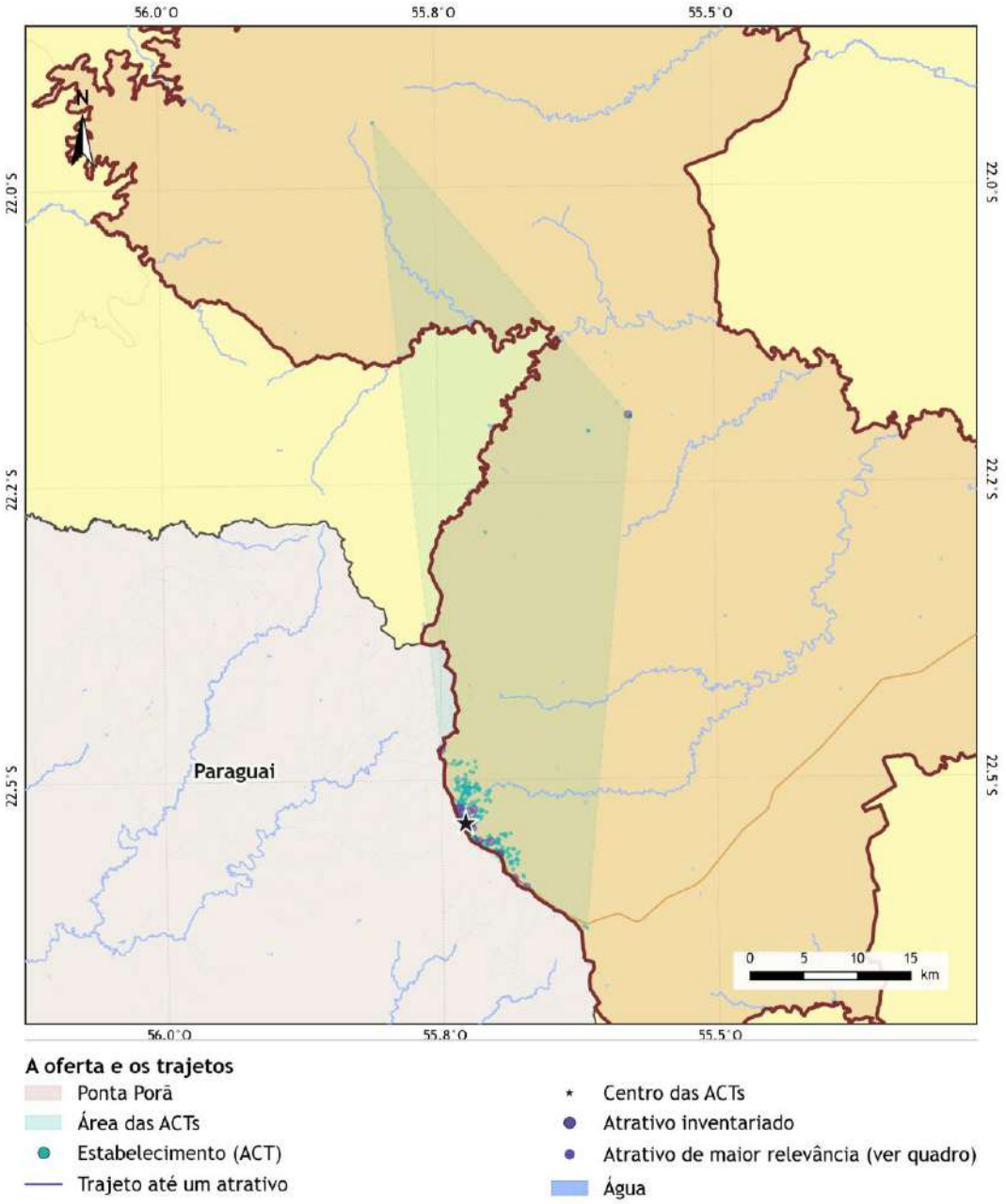
Considerando a média obtida em que cada dimensão avaliada, os menores resultados correspondem à vegetação (2,5), às filas (2,8) e à limpeza (2,8), enquanto iluminação e conservação apresentam as maiores médias. A ausência de um marcador não

corresponde a uma avaliação baixa, mas indica que a dimensão não foi contemplada na ficha aplicada naquele ponto e, portanto, não teve atribuição de nota.

4.1.10.2. Como o turista se desloca

Os 341 estabelecimentos dedicados às ACTs estão distribuídos em uma área de 1.014,2 km² (Mapa 87), sendo que 88% deles se encontram a menos de cinco quilômetros do centro da oferta (Receita Federal, 2026). Os 15 destinos considerados na modelagem dos trajetos, entre atrativos turísticos e acessos ao município, apresentam distribuição territorial mais dispersa, localizando-se, em média, a 5,5 km em linha reta do centro da oferta; o mais distante está a 41,1 km. Dos 15 destinos, 13 tiveram rota traçada sobre a malha viária.

Mapa 87 - A oferta turística e os trajetos internos em Ponta Porã



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

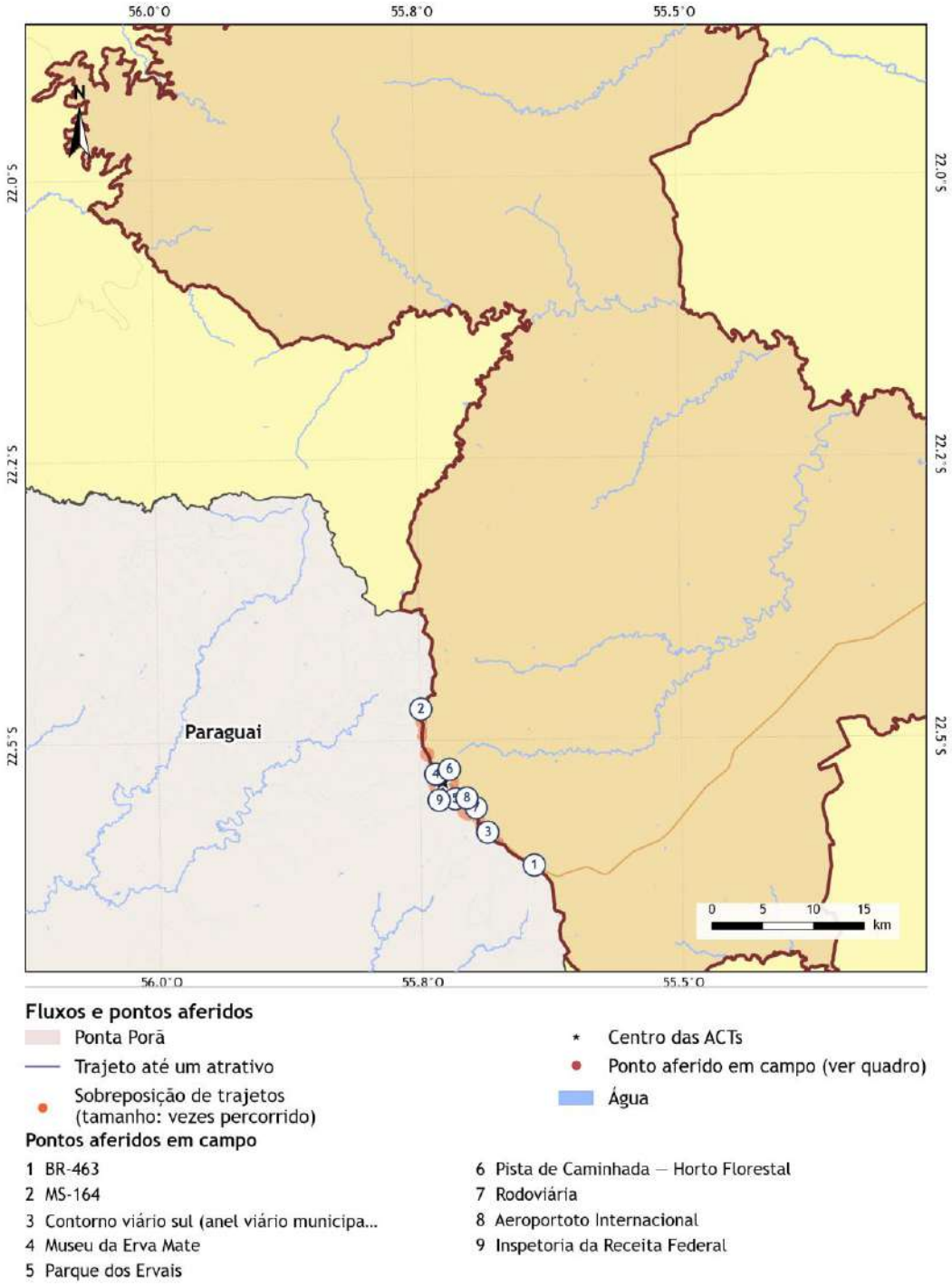
A diferença entre a concentração espacial dos serviços turísticos e a dispersão territorial dos atrativos amplia a necessidade de deslocamentos internos entre a área de concentração da oferta e os diferentes pontos de visitação.

Os 13 trajetos considerados na análise territorial totalizam 45,4 km pela malha viária, com extensão média de 3,5 km por percurso. Esse valor supera a distância média em linha reta dos 13 destinos com rota, de 3,0 km, uma vez que os trajetos acompanham o desenho da rede viária. A distribuição desses trajetos não é uniforme: diferentes percursos convergem e compartilham os mesmos segmentos da rede.

O ponto de maior sobreposição reúne todos os 13 trajetos, enquanto nove dos 47 agrupamentos identificados apresentam frequência superior à média. Esses resultados identificam os segmentos da rede com maior recorrência dos trajetos analisados entre o centro da oferta e os atrativos considerados.

O Mapa 88 apresenta a relação entre os agrupamentos de maior sobreposição e os pontos selecionados para avaliação de campo.

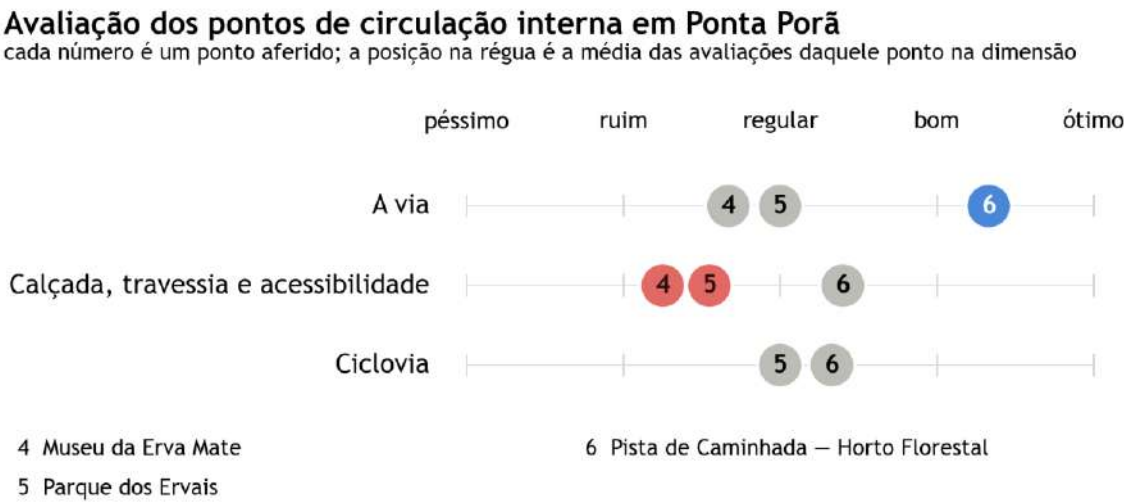
Mapa 88 - Sobreposição dos trajetos e pontos aferidos em Ponta Porã



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

A Figura 206 reúne os resultados da avaliação realizada em campo nos pontos contemplados por essa ficha.

Figura 206 - Avaliação dos pontos de circulação interna em Ponta Porã



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Nos três pontos contemplados pela Figura 206, as fichas avaliam separadamente a via e os elementos destinados à circulação a pé, como calçada, travessia e acessibilidade. De modo geral, as avaliações da via são superiores às atribuídas a esses elementos, evidenciando uma diferença nas condições observadas conforme o modo de deslocamento.

As menores avaliações do conjunto concentram-se em pontos como calçada, travessia e acessibilidade, com o Museu da Erva Mate no ponto Parque dos Ervais. Os resultados indicam pontos em que as condições de circulação de pedestres e ao acesso aos atrativos demandam maior atenção.

Os seis pontos de circulação avaliados (Figura 207) estão localizados em vias pavimentadas, com funções que incluem ligação principal, vias locais e artérias primárias e secundárias. Dois deles são de pista simples: Museu da Erva Mate (#4) e Pista de Caminhada, Horto Florestal (#6). Durante as visitas, foram observados veículos de carga

em quatro pontos; não foram registrados veículos de turismo. Como se trata de observação pontual, esses registros caracterizam as condições encontradas no momento do levantamento, sem representar a totalidade dos fluxos ao longo do tempo.

Figura 207 - Que via é essa: os pontos de circulação de Ponta Porã

Que via é essa: os pontos de circulação de Ponta Porã

o papel na malha vem da base cartográfica; pavimento e faixas, do levantamento em campo; o fluxo e sua composição são o que a equipe registrou durante a visita ao ponto

	papel na malha	pavimento	fluxo	tráfego registrado na visita			
				leves	carga	coletivo	turismo
#1 BR-463	local de ligação	Asfalto · 2 faixas	3	●	●	○	○
#2 MS-164	arterial primária	Asfalto · 2 faixas	3	●	●	○	○
#3 Contorno viário sul (anel viário municipal)	local	Asfalto · 2 faixas	3	●	●	○	○
#4 Museu da Erva Mate	arterial secundária	Asfalto · 1 faixa	3	●	○	○	○
#5 Parque dos Ervais	arterial primária	Asfalto · 2 faixas	3	●	●	○	○
#6 Pista de Caminhada – Horto Florestal	local	Asfalto · 1 faixa	2	●	○	○	○

● registrado na visita ○ não registrado fluxo: intensidade na hora da visita, de 1 a 5

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo e de OpenStreetMap (2026).

Nota: O tráfego registrado corresponde a uma observação pontual; a ausência de registro de determinado tipo de veículo não significa que ele não circule pela via.

Alguns dos aspectos registrados sobre as vias internas podem ser visualizados na Figura 208.

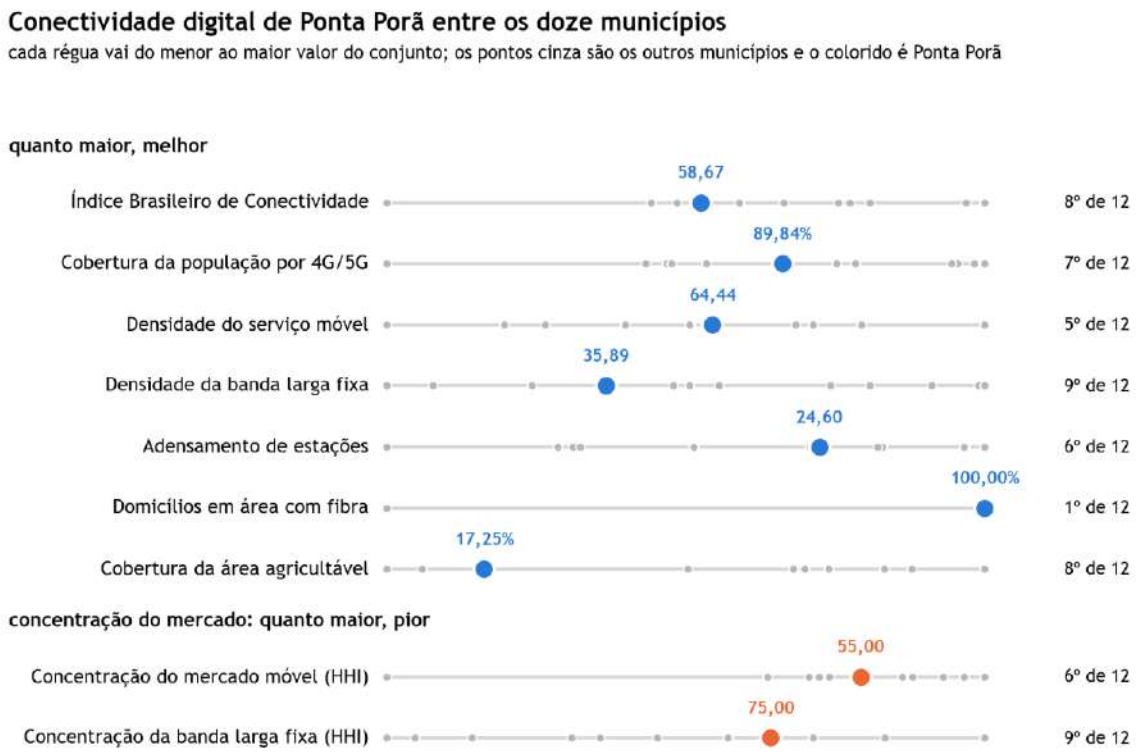
Figura 208 - Vias internas de Ponta Porã



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

A conectividade digital constitui uma dimensão complementar às condições de deslocamento e acesso a serviços no destino (Figura 209). Entre os 12 municípios analisados, Ponta Porã ocupa a 1ª posição na proporção de domicílios situados em áreas com cobertura de fibra óptica. Nos demais indicadores destacados, ocupa a 5ª posição na densidade do serviço móvel, a 6ª no adensamento de estações, a 7ª na cobertura da população por redes 4G/5G, a 8ª no Índice Brasileiro de Conectividade e na cobertura da área agricultável e a 9ª na densidade da banda larga fixa (ANATEL, 2026).

Figura 209 - Conectividade digital de Ponta Porã entre os 12 municípios



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ANATEL (2026).

Nota: Competitividade (HHI): inverso do índice de Herfindahl-Hirschman; valor maior indica mercado mais competitivo.

Ponta Porã apresenta uma oferta diversificada de serviços digitais que apoiam a mobilidade do visitante. Entre as plataformas nacionais de transporte por aplicativo consultadas, apenas a 99 inclui o município em sua lista de cidades atendidas (99 Tecnologia, 2026; Uber, 2026). Essa oferta é complementada por dois aplicativos locais de mobilidade, Urban66 e App67, ampliando as alternativas de deslocamento disponíveis no município. Dessa forma, o município reúne diferentes modalidades de serviços mediados por plataformas, combinando alternativas nacionais e locais para a mobilidade.

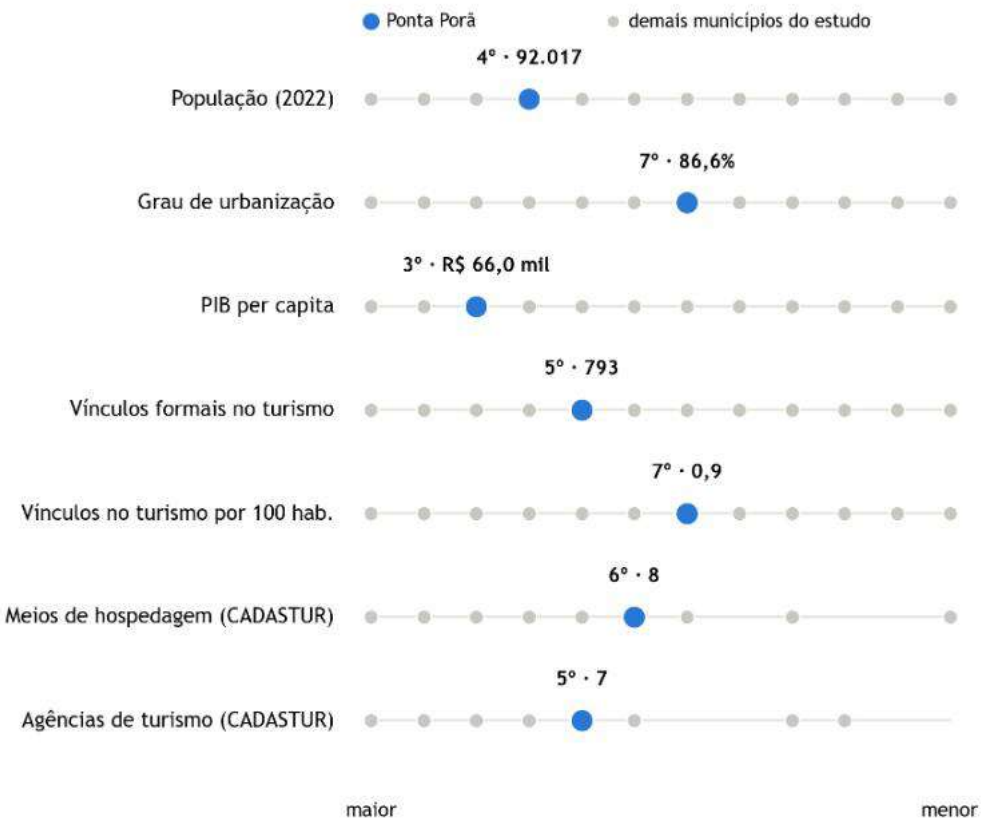
4.1.10.3. Ponta Porã no contexto regional

Ponta Porã integra o eixo de fronteira seca e Serra da Bodoquena, que parte de Dourados e articula o turismo de compras da fronteira ao polo de ecoturismo de Bonito

e à Rota Bioceânica em Porto Murtinho. Os corredores turísticos combinam deslocamentos locais, entre atrativos e serviços próximos ao centro, e a dimensão transfronteiriça, na qual a experiência do visitante se constrói entre Ponta Porã e Pedro Juan Caballero.

Entre os 12 municípios analisados (Figura 210), Ponta Porã ocupa a terceira posição em PIB per capita; a quarta em população; a quinta em vínculos formais nas ACTs e número de agências de turismo; a sexta em número de meios de hospedagem; e a sétima em grau de urbanização e vínculos formais no turismo por habitante (IBGE, 2023d, 2025; RAIS, 2025; CADASTUR, 2022).

Figura 210 - Posição de Ponta Porã entre os 12 municípios do estudo



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em IBGE (Censo 2022 e PIB dos Municípios), RAIS e CADASTUR.

4.1.10.4. Gargalos e potenciais

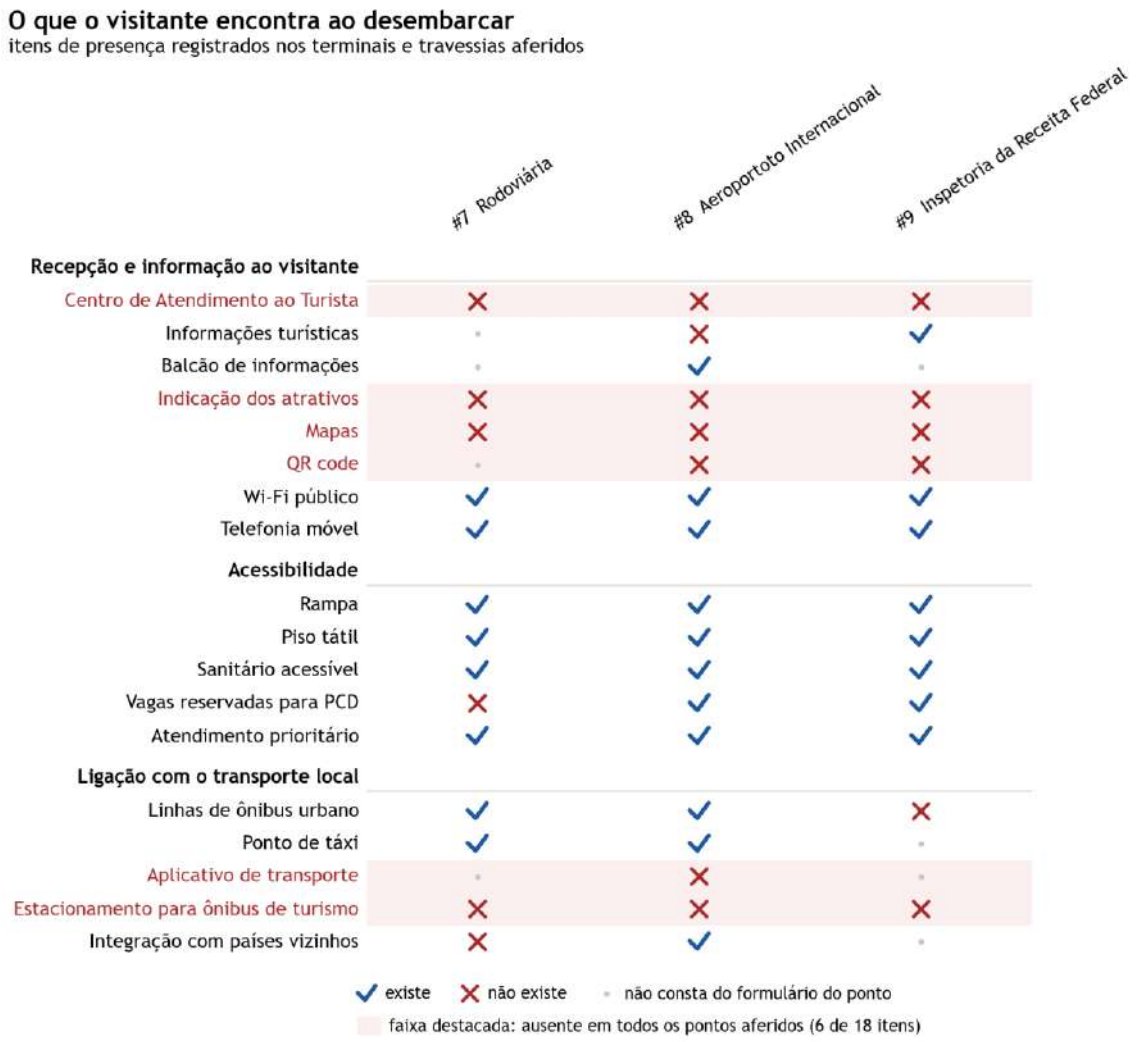
A reforma do terminal rodoviário é a primeira das três prioridades apontadas pela gestão municipal e ainda aguarda captação de recursos (informação verbal)[23]. No contorno, de pista dupla no trecho avaliado, e nas avenidas perimetrais, veículos de passeio dividem a via com caminhões e bitrens, e a ligação rodoviária com Campo Grande, de 317 km, ocorre em grande parte por pista simples.

Nos três pontos de desembarque avaliados (Figura 211), seis itens não apresentaram registro positivo em nenhum dos locais: CAT, indicação dos atrativos, mapas, QR Code, área de embarque por aplicativo de transporte e estacionamento para ônibus de turismo. A recorrência dessas ausências evidencia lacunas comuns aos pontos de chegada avaliados, devendo ser interpretada no limite dos itens e locais contemplados pelas fichas de campo.

Em contrapartida, os três pontos de chegada dispõem de telefonia móvel, Wi-Fi público e recursos de acessibilidade, e a rodoviária e o aeroporto são atendidos por linhas de ônibus urbano e contam com ponto de táxi. Somam-se a esse conjunto a ligação aérea regular, a integração urbana com Pedro Juan Caballero e a presença da 99 e de aplicativos locais de mobilidade. Esses elementos constituem uma base existente para qualificar a orientação, a mobilidade e o atendimento ao visitante, sem eliminar as lacunas identificadas no levantamento.

[23] Informação fornecida pela gestão municipal de Ponta Porã (Secretaria Municipal de Desenvolvimento Regional, Indústria, Comércio e Turismo) em entrevista concedida à equipe do projeto em agosto de 2026 (ver Apêndice A).

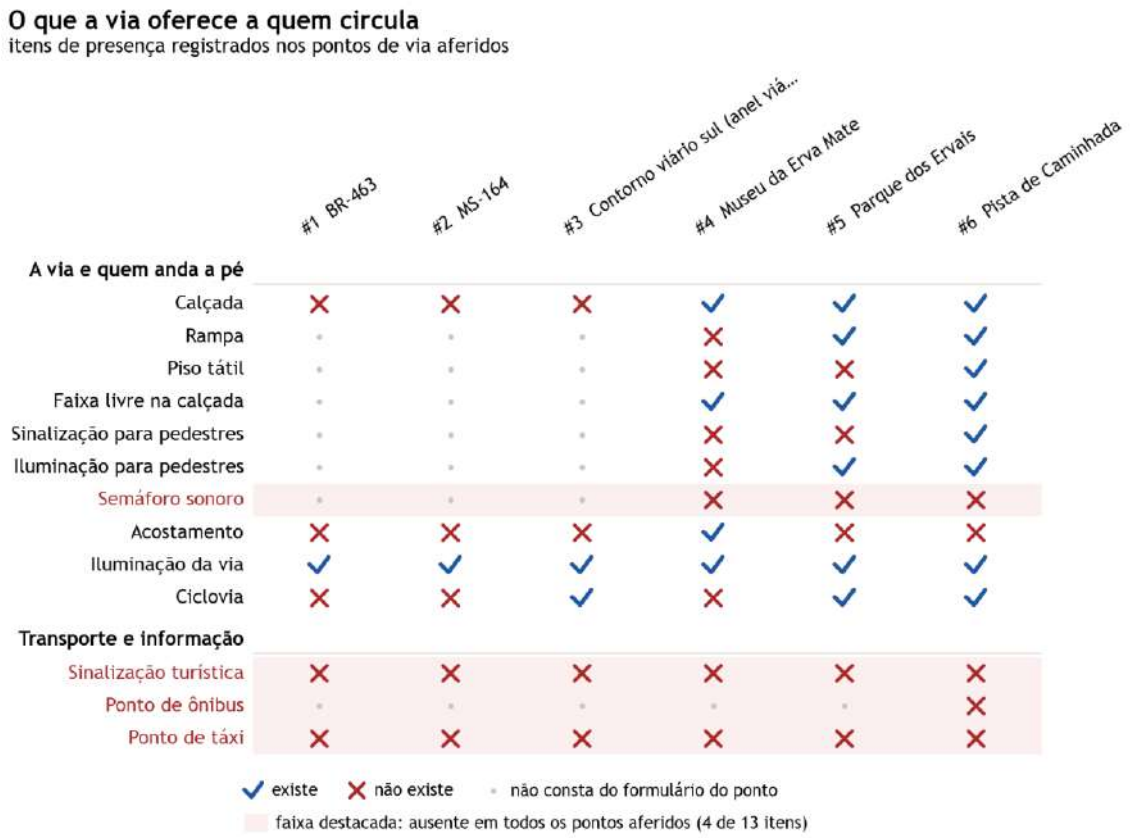
Figura 211 - O que o visitante encontra ao desembarcar em Ponta Porã



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Entre os itens contemplados nas fichas dos pontos de circulação (Figura 212), não houve registro positivo de semáforo sonoro, sinalização turística, ponto de ônibus ou ponto de táxi. A recorrência dessas ausências nos pontos em que os itens foram aferidos evidencia fragilidades na infraestrutura destinada à circulação, à orientação e ao apoio ao usuário.

Figura 212 - O que a via oferece a quem circula por Ponta Porã



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

A conurbação com Pedro Juan Caballero sustenta os turismos de compras, cultural e de eventos e a experiência transfronteiriça, segmentos identificados no Produto 3. A tratativa para reclassificar o aeroporto como binacional pode reforçar a função do município como porta de entrada aérea da fronteira (informação verbal).

4.1.10.5. Obras e intervenções previstas

Em Ponta Porã, as intervenções previstas concentram-se na malha rodoviária estadual, no aeroporto em concessão e no programa de mobilidade urbana financiado pelo FONPLATA (Quadro 26).

Quadro 26 - Empreendimentos e intervenções que incidem sobre o acesso e a circulação em Ponta Porã (MS)

Empreendimento	Esfera	Situação	Investimento	Fonte
Aeroporto Internacional de Ponta Porã: ampliação do terminal e do pátio (ID 2289)	Federal	Concessão em execução	R$ 234,2 milhões	Brasil, 2026d
Reclassificação do aeroporto como binacional	Federal	Em tratativa com o Ministério de Portos e Aeroportos	Sem custo de obra	Informação verbal
Implantação e pavimentação da MS-380 (36,4 km), entre a MS-164 e a BR-463	Estadual	Em execução, com financiamento do BNDES	R$ 140,4 milhões	Ponta Porã, 2025a
Desapropriações para o avanço da MS-380	Estadual	Decretos publicados em jul. 2026	Não informado	Apêndice F
Duplicação e adequação da MS-164 (Contrato nº 079/2022)	Estadual e municipal	Em execução (78,7%)	R$ 29,0 milhões	Ponta Porã, 2025b
Contorno Viário Sul (Contrato nº 090/2022)	Estadual e municipal	Em execução (96%)	R$ 37,8 milhões	Ponta Porã, 2025b
Rodovia estadual ao longo da linha internacional, entre Ponta Porã e Mundo Novo	Estadual	Informada como em implantação; sem registro documental	Não informado	Informação verbal
Corredor de ligação entre a região Sul e o centro	Municipal e federal	Em tratativa com o Exército para doação de área	Não informado	Informação verbal
FONPLATA: vias, calçadas, ciclofaixas, macrodrenagem e equipamentos culturais	Federal e municipal (financiamento multilateral)	Em andamento	US$ 25 milhões	Apêndice F
Manutenção de ponte de madeira (Contrato nº 318/2025)	Municipal	Em execução (38,6%)	R$ 740 mil	Ponta Porã, 2025b
Reforma e adequação do terminal rodoviário	Municipal	Primeira prioridade declarada; aguarda captação	Não informado	Informação verbal
Malha Oeste: concessão ferroviária ligando Corumbá e Ponta Porã a Santos (ID 1949)	Federal	Concessão encerrada em jun. 2026, sem nova licitação	R$ 17,68 bilhões (total da concessão, não atribuível ao município)	Brasil, 2026d
Ferrovia Bioceânica Ferro-Guarani: eixo Porto Murtinho/Ponta Porã-Cascavel	Estadual e federal	Em estudo, sem cronograma	Não definido	Ponta Porã, 2024

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base nas fontes indicadas na última coluna.

Na malha estadual, a implantação e pavimentação da MS-380, com 36,4 km entre a MS-164 e a BR-463, está em execução, com investimento de R$ 140,4 milhões (Ponta Porã, 2025a). A duplicação da MS-164 alcançava 78,7% de execução, e o Contorno Viário Sul, 96% (Ponta Porã, 2025b).

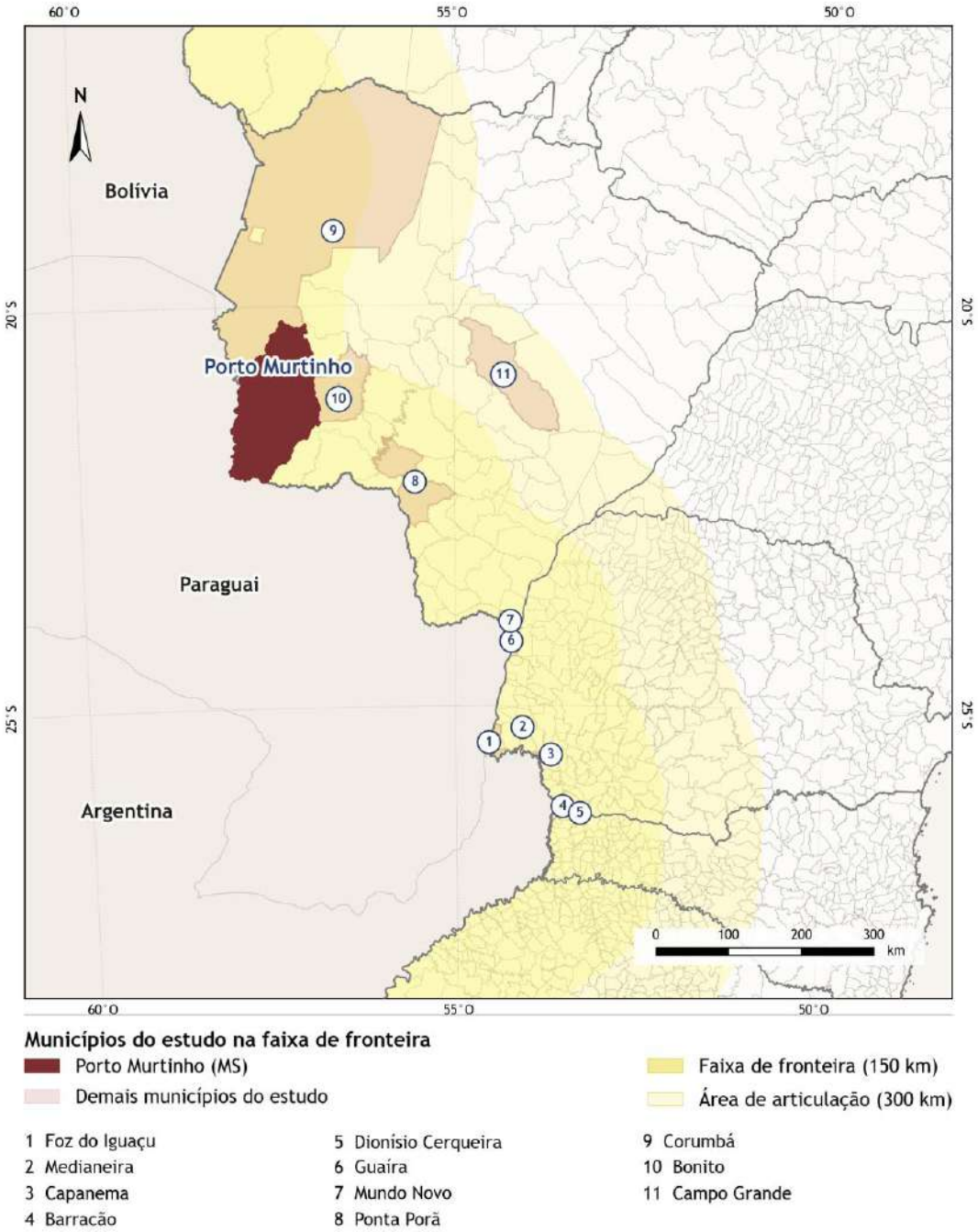
No aeroporto, a concessão prevê a ampliação do terminal e do pátio, com R$ 234,2 milhões (Brasil, 2026d), e o programa financiado pelo FONPLATA, de US$ 25 milhões, abrange vias, calçadas, ciclofaixas, macrodrenagem e equipamentos culturais. No modal ferroviário, a concessão da Malha Oeste encerrou-se em junho de 2026 sem nova licitação, e a Ferrovia Bioceânica permanece em estudo (Brasil, 2026d; Ponta Porã, 2024).

4.1.11. Porto Murtinho (MS)

Porto Murtinho reúne 12.859 habitantes em uma área de 17.505,2 km², dos quais 65,8% residem em área urbana (IBGE, 2023d). No Mapa do Turismo Brasileiro, o município encontra-se classificado como município com oferta turística complementar (MTur, 2026). Porto Murtinho registra ainda 37 vínculos formais nas ACTs (RAIS, 2025) e conta com três meios de hospedagem cadastrados no CADASTUR, no recurso mais recente disponível nos dados abertos, referente ao primeiro trimestre de 2022 (CADASTUR, 2022).

Como pode ser visualizado no Mapa 89, o município está localizado no extremo oeste do Mato Grosso do Sul, a 312 km de Campo Grande em linha reta, e integra a Região Geográfica Imediata de Jardim, inserida na Região Geográfica Intermediária de Corumbá (IBGE, 2017). Situa-se na faixa de fronteira internacional e faz divisa com o Paraguai. Entre os demais municípios do estudo, Bonito é o mais próximo de Porto Murtinho por estrada, com percurso de carro que leva entre 3 h 02 min e 3 h 33 min (OpenStreetMap, 2026).

Mapa 89 - Os 12 municípios na faixa de fronteira, com Porto Murtinho (MS) em destaque



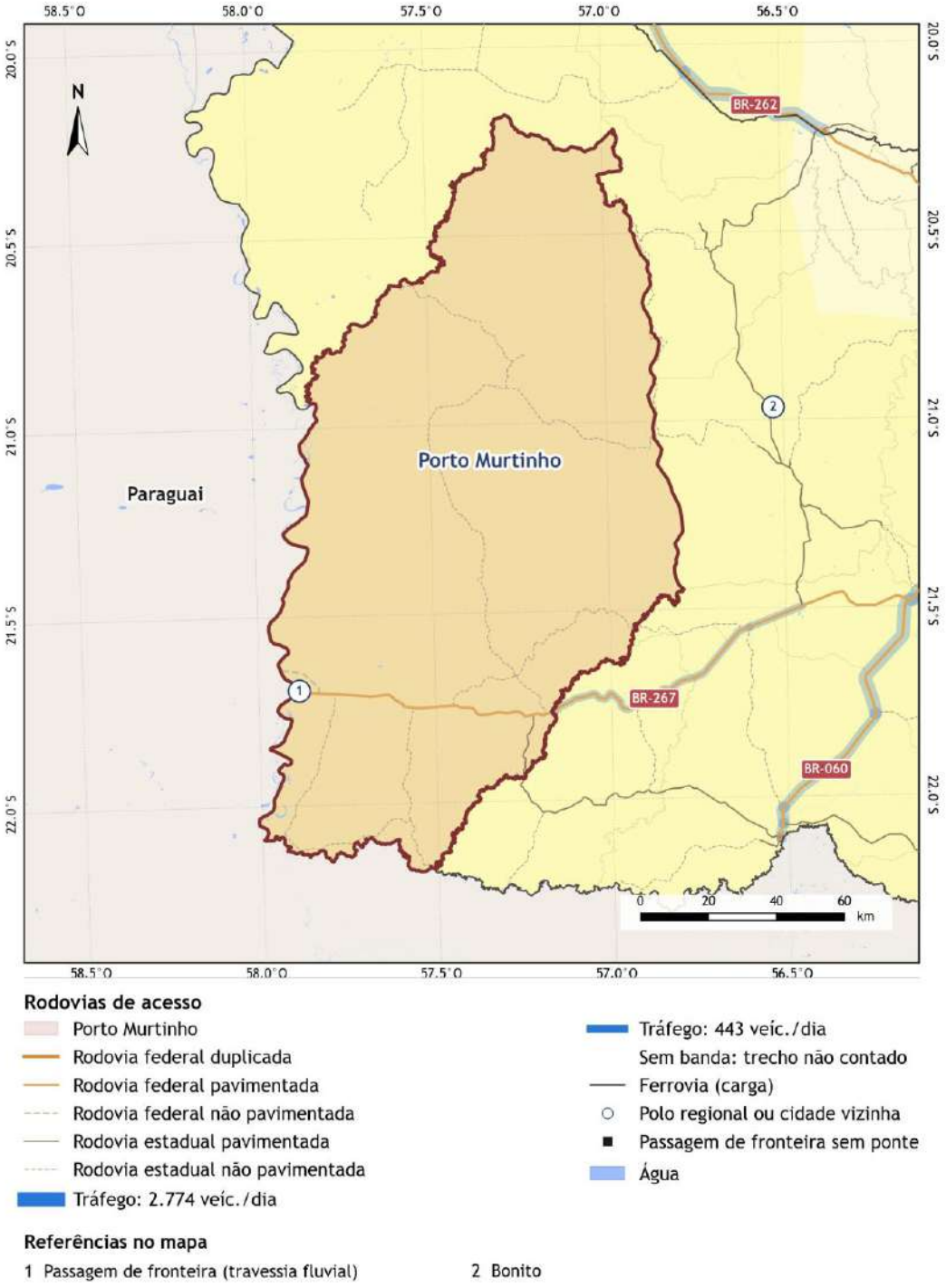
Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em IBGE (malha municipal 2025 e polígono da Faixa de Fronteira de 150 km).

4.1.11.1. Como o turista chega

No município estão presentes o acesso rodoviário, as travessias de fronteira e o modal hidroviário (DNIT, 2026b; ANTT, 2025; ANTAQ, 2026). Não há aeroporto com voo regular de passageiros nem transporte ferroviário.

Pelo Mapa 90, visualiza-se que o acesso rodoviário ao município a partir do interior do país concentra-se em um único eixo federal, a BR-267, com 92,3 km no território municipal. As nove rodovias estaduais que atravessam o município somam outros 529,6 km (DNIT, 2021, 2026b).

Mapa 90 - Rodovias de acesso a Porto Murtinho



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em DNIT, SNV e CIDE.

Nota: A espessura da banda de tráfego aumenta com o volume médio diário de veículos. Os valores da legenda são referências de escala; o maior corresponde ao trecho de maior volume no recorte do mapa, que pode estar fora do município.

A Figura 213 apresenta a Ponte da Rota Bioceânica em fase final de construção, empreendimento que conectará Porto Murtinho (MS), no Brasil, a Carmelo Peralta, no Paraguai, ampliando a integração física e logística entre os dois países e com potencial para favorecer a mobilidade, os fluxos turísticos e a integração regional.

Figura 213 - Ponte da Rota Bioceânica em Porto Murtinho

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).



O Quadro 27 apresenta a qualificação das duas vias de chegada ao município quanto ao tipo de pista, à manutenção, ao acostamento, à iluminação e à sinalização.

Quadro 27 - Qualificação das vias de chegada a Porto Murtinho

Ponto	Pista	Manutenção	Acosta-mento	Iluminação	Sinalização de trânsito	Sinalização de turismo	Sinalização para pedestres
#1 BR-267	Asfalto, simples	3 de 5	Não	Não	vertical e horizontal	Não	—
#2 Le-treiro Portal da Bio-ceâ-nica e Cineta-tro…	Asfalto, simples	4 de 5	Não	Sim	só vertical	Não	Não

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Nota: O travessão indica item que o formulário não cobriu naquele ponto: a sinalização para pedestres, por exemplo, só é perguntada onde há calçada.

A manutenção apresenta variações entre as vias, com graus de 4 a 3 na escala de 1 a 5 da ficha de campo. Nenhuma das vias dispõe de acostamento. A sinalização turística não foi identificada em nenhuma delas, o que limita a orientação de quem chega de carro. A Figura 214 apresenta imagens das vias externas de Porto Murtinho, registradas em campo.

Figura 214 - Via Externa de Porto Murtinho

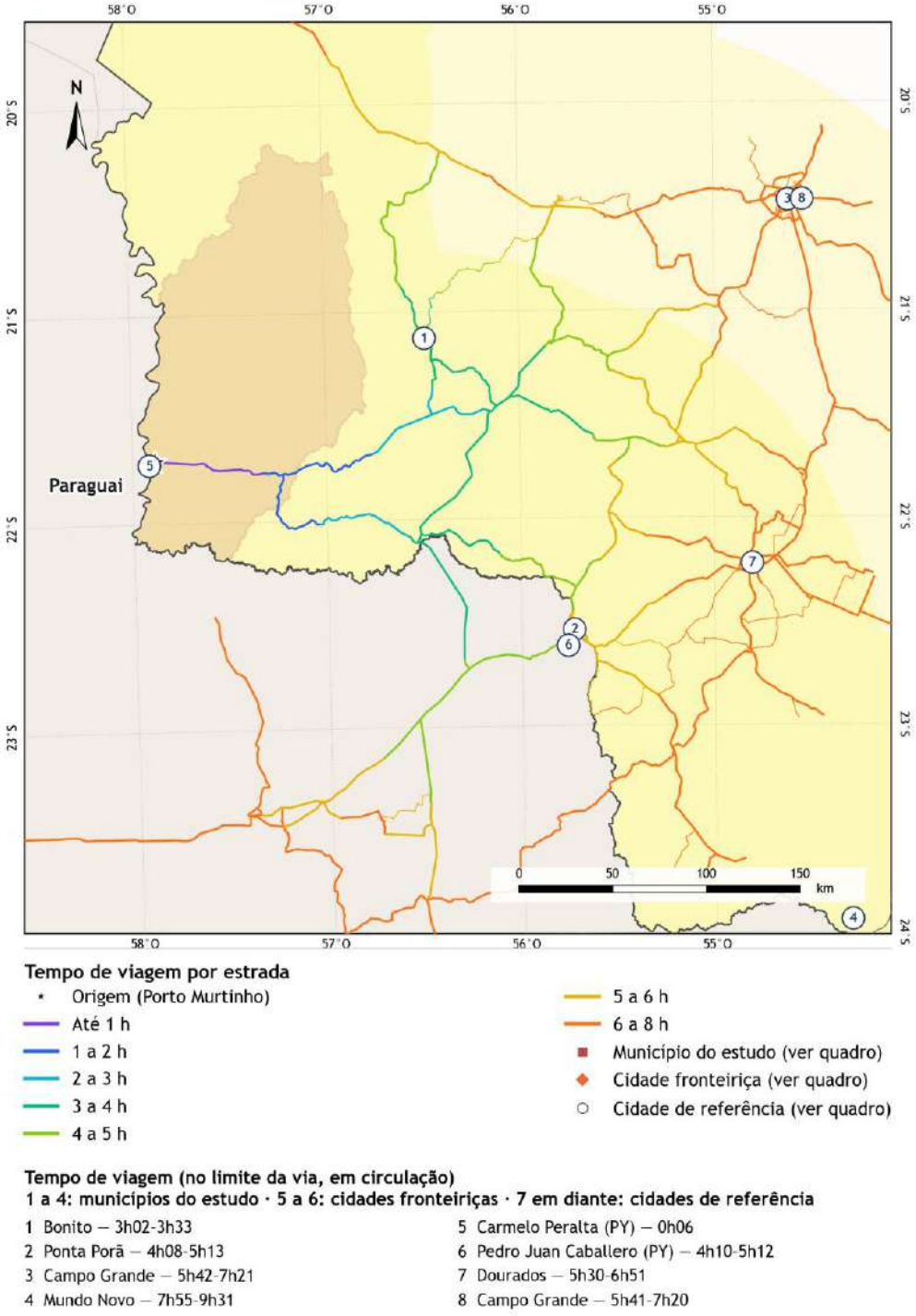


Fonte: Itaipu Parquetec (2026)

O Mapa 91 representa essa malha viária em termos de tempo de deslocamento, enquanto a tabela que o acompanha apresenta os dados detalhados por município.

Cada percurso foi calculado duas vezes sobre a malha viária do OpenStreetMap (2026), uma considerando os limites de velocidade sinalizados e outra utilizando as velocidades de circulação estimadas. A comparação entre os dois cenários estabelece uma faixa de tempo para cada percurso.

Mapa 91 - Tempo de viagem por estrada desde Porto Murtinho



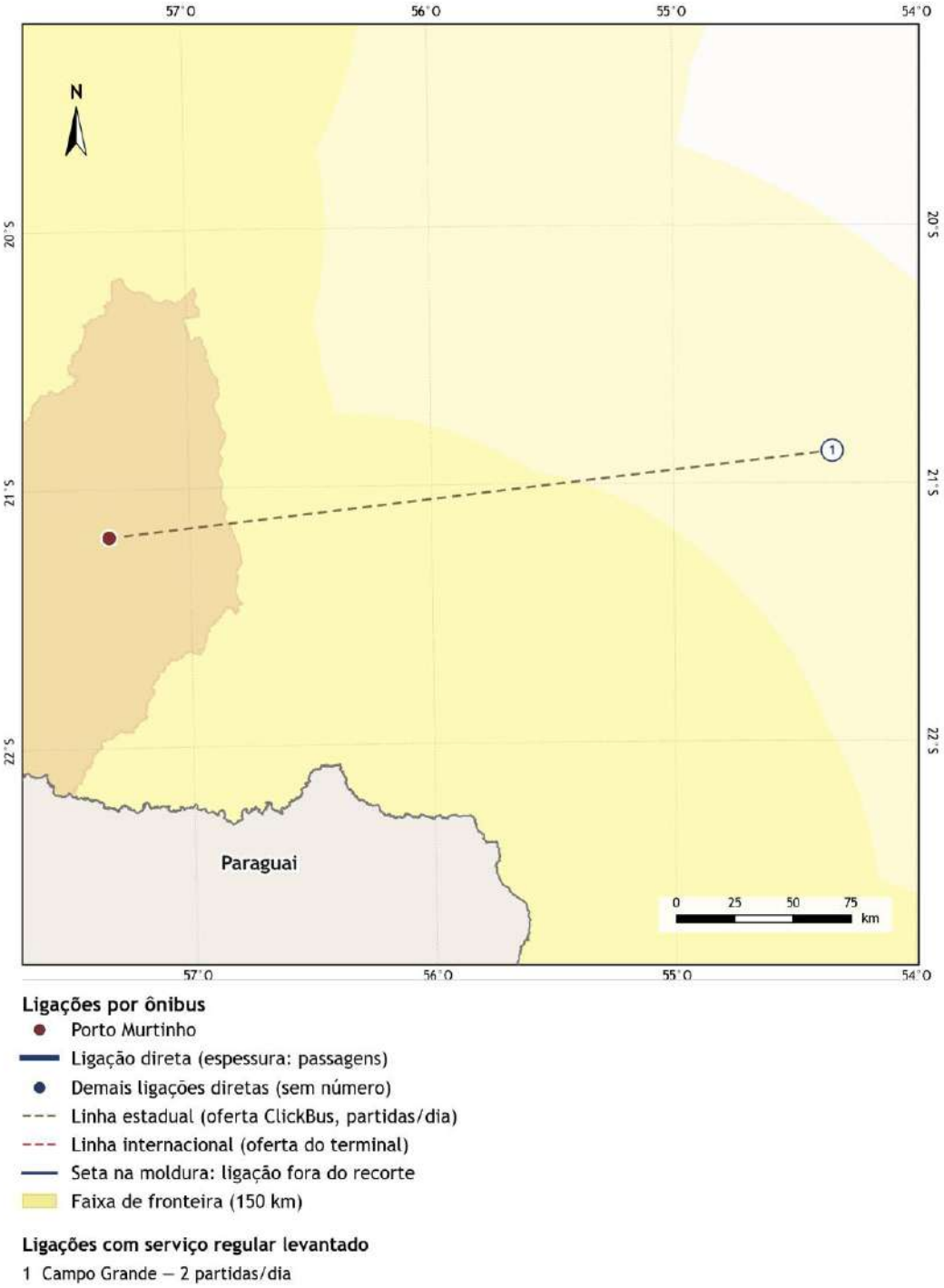
Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em OpenStreetMap.

Considerando um deslocamento de até duas horas, correspondente a uma viagem de ida e volta no mesmo dia, o alcance rodoviário não contempla nenhum outro município do estudo. Já o deslocamento até Campo Grande varia entre 5 h 41 min e 7 h 20 min.

Em contrapartida, a posição fronteiriça faz com que o país vizinho esteja inserido no próprio espaço de deslocamento urbano. Carmelo Peralta (Paraguai), por exemplo, fica na margem oposta do rio Paraguai, e a ligação ocorre hoje pela travessia fluvial, enquanto a nova ponte não entra em operação.

Como mostra o Mapa 92, nenhuma linha interestadual de ônibus com bilhetagem regulada serve o município (ANTT, 2025). Quem chega de ônibus de fora do estado desembarca em outro terminal e completa o trajeto em linha intermunicipal, que não passa pela regulação federal e por este motivo não aparece nessa base.

Mapa 92 - Ligações diretas por ônibus a partir de Porto Murtinho



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ANTT (bilhetagem 2025) e ClickBus (oferta, setembro de 2026).

O terminal rodoviário de Porto Murtinho foi registrado em campo e pode ser visualizado na Figura 215.

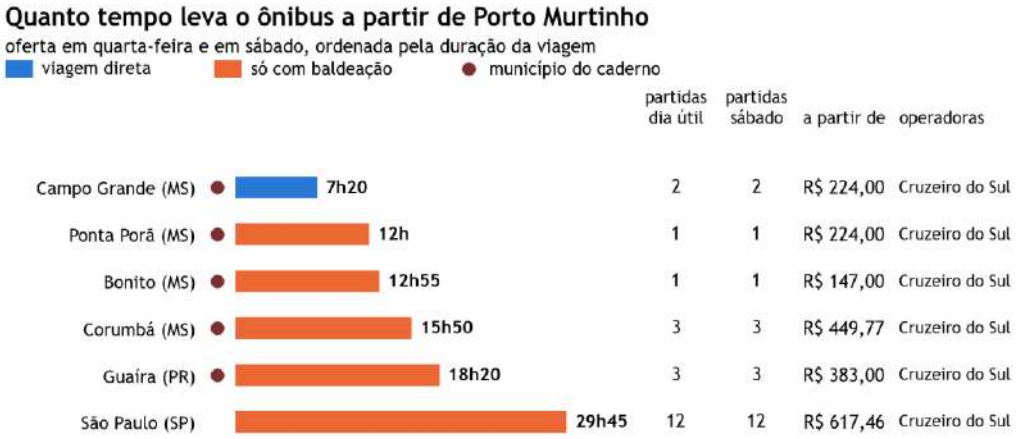
Figura 215 - Infraestrutura de acesso turístico: rodoviária de Porto Murtinho



Fonte: Itaipu Parquetec (2026)

A Figura 216 apresenta as características das viagens de ônibus à venda a partir do município (ClickBus, 2026b). Diferentemente do Mapa 92, que registra o movimento de passageiros em 2025, a figura reúne toda a oferta encontrada na plataforma, inclusive as viagens que só existem com baldeação, e não apenas as ligações de maior movimento. Nenhuma ligação direta tem duração inferior a quatro horas.

Figura 216 - Viagens de ônibus à venda a partir de Porto Murtinho, por destino

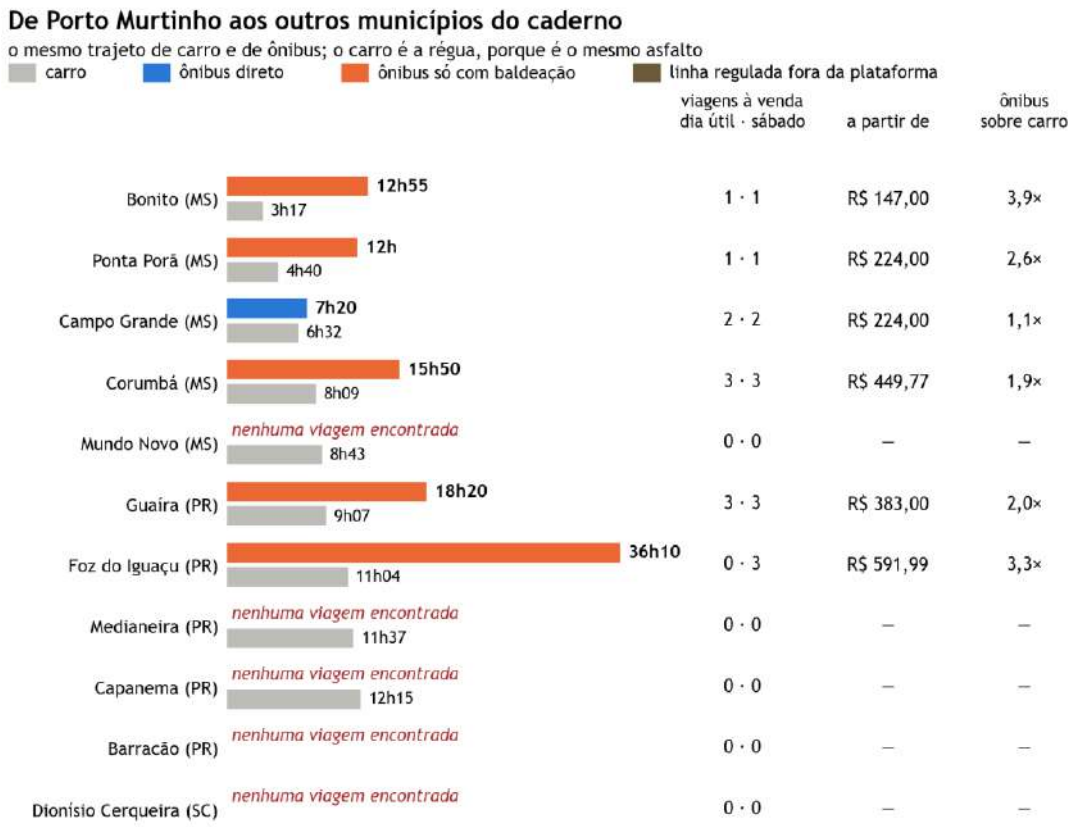


Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ClickBus (setembro de 2026). Nota: Preço da tarifa mais barata encontrada, com taxa de embarque.

4.1.11.1.1. A ligação com os municípios analisados

Dos 11 municípios analisados (Figura 217), nenhum apresenta conexão por ônibus em menos de uma hora; a ligação mais rápida é com Campo Grande, com duas viagens diárias e tempo de percurso de aproximadamente 7 h 20 min, frente aos 5 h 41 min a 7 h 20 min de deslocamento de carro. Para os demais, a oferta de transporte coletivo rodoviário torna-se mais restrita e apresenta diferentes limitações de frequência, conexão e disponibilidade na plataforma de venda consultada (ClickBus, 2026b): cinco só são alcançados com baldeação; e, para cinco, não foram encontradas viagens na consulta à plataforma.

Figura 217 - Tempo de viagem de Porto Murtinho aos outros municípios do estudo



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ClickBus (oferta, setembro de 2026) e em isócronas sobre a malha do OpenStreetMap.

Nota: A indicação “nenhuma viagem encontrada” significa que a plataforma não ofereceu viagem para o destino em nenhuma das duas datas consultadas: 30 de setembro (quarta-feira) e 3 de outubro de 2026 (sábado).

Para Bonito, o deslocamento é possível, mas exige baldeação, resultando em 12 h 55 min de viagem de ônibus (13 h 30 min no sentido inverso), enquanto o percurso de carro leva de 3 h 02 min a 3 h 33 min. A comparação entre os dois modos permite evidenciar o impacto da ausência de uma conexão direta, que acrescenta à viagem o desvio até a cidade da troca e o tempo de espera entre um ônibus e outro. Na ligação direta com Campo Grande, a duração da viagem de ônibus corresponde a 1,1 vez o tempo de carro. Na ligação com Bonito, que exige baldeação, essa relação chega a 3,9 vezes.

No terminal rodoviário do município (Figura 218), a visita de campo identificou, entre os elementos de orientação e informação avaliados no formulário, apenas as placas de orientação interna. Quanto ao acesso e à segurança, registrou estacionamento para automóveis e câmeras de monitoramento.

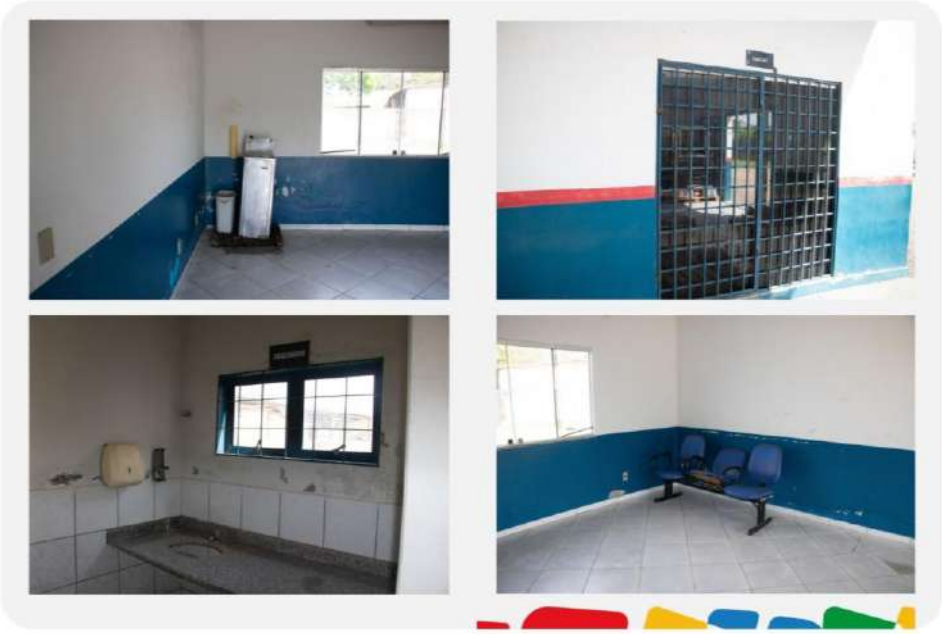
Figura 218 - Serviços e orientação no terminal rodoviário de Porto Murtinho



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Na visita de campo, não foram registrados 17 dos itens avaliados: CAT, painéis de partidas e chegadas, identificação das plataformas, informações sobre horários, informações sobre linhas, autoatendimento de passagens, guarda-volumes, proteção climática, fraldário, lixeiras na área de espera, lixeiras, alimentação, loja de conveniência, loja de souvenirs, caixa eletrônico, área específica para embarque e desembarque e presença visível de profissionais de segurança. A Figura 219 destaca detalhes sobre aspectos da rodoviária de Porto Murtinho.

Figura 219 - Aspectos internos do terminal rodoviário de Porto Murtinho

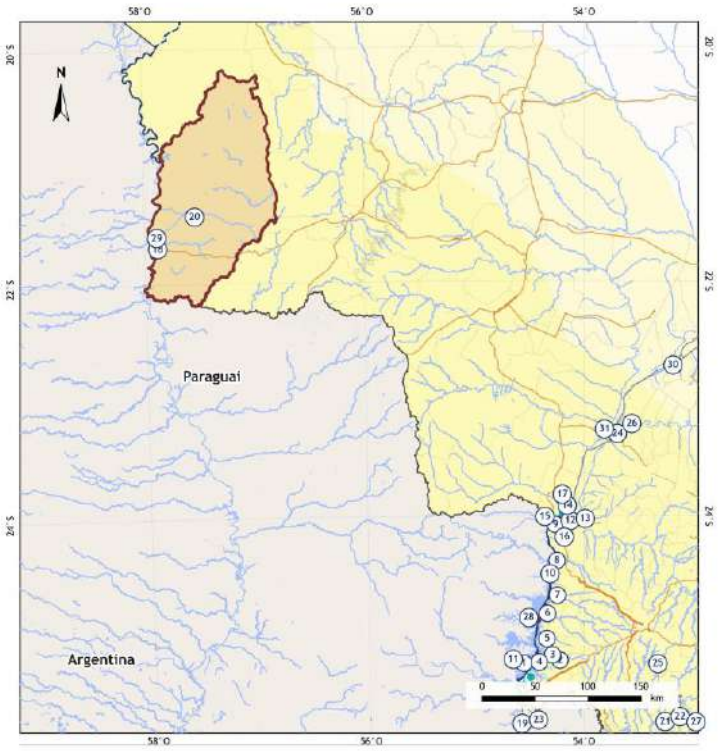


Fonte: Itaipu Parquetec (2026)

A ausência desses recursos não compromete diretamente o embarque, mas reduz a estrutura disponível para atender às necessidades dos usuários durante sua permanência no terminal. No que se refere à infraestrutura, a ausência de fraldário e de caixa eletrônico limita o atendimento a necessidades específicas durante o período de espera, especialmente para passageiros que viajam com crianças ou que necessitam de dinheiro em espécie para a continuidade da viagem. Quanto aos serviços, o usuário precisa recorrer ao guichê de informações para consultar a plataforma e o horário de embarque, uma vez que não dispõe de recursos de orientação autônoma. Soma-se a isso a ausência de um balcão ou guichê específico para informações turísticas, reduzindo o suporte disponível ao visitante que chega ao município ou utiliza o terminal como ponto de passagem para a fronteira.

Quanto à infraestrutura náutica (Mapa 93), o território conta com a Hidrovia Paraguai-Paraná, duas instalações portuárias cadastradas e uma travessia internacional (ANTAQ, 2026), travessia esta, que constitui a ligação por via fluvial com o país vizinho. A travessia fluvial não foi avaliada em campo, e o aeródromo municipal, mantido na relação de pontos, ficou sem ficha de avaliação (Apêndice H).

Mapa 93 - Infraestrutura náutica de Porto Murtinho



Infraestrutura náutica existente

- Porto Murtinho
- Hidrovia (ANTAQ)
- Travessia (ANTAQ)
- Porto ou terminal (ANTAQ)
- Prainha, balneário ou porto de lazer
- Água

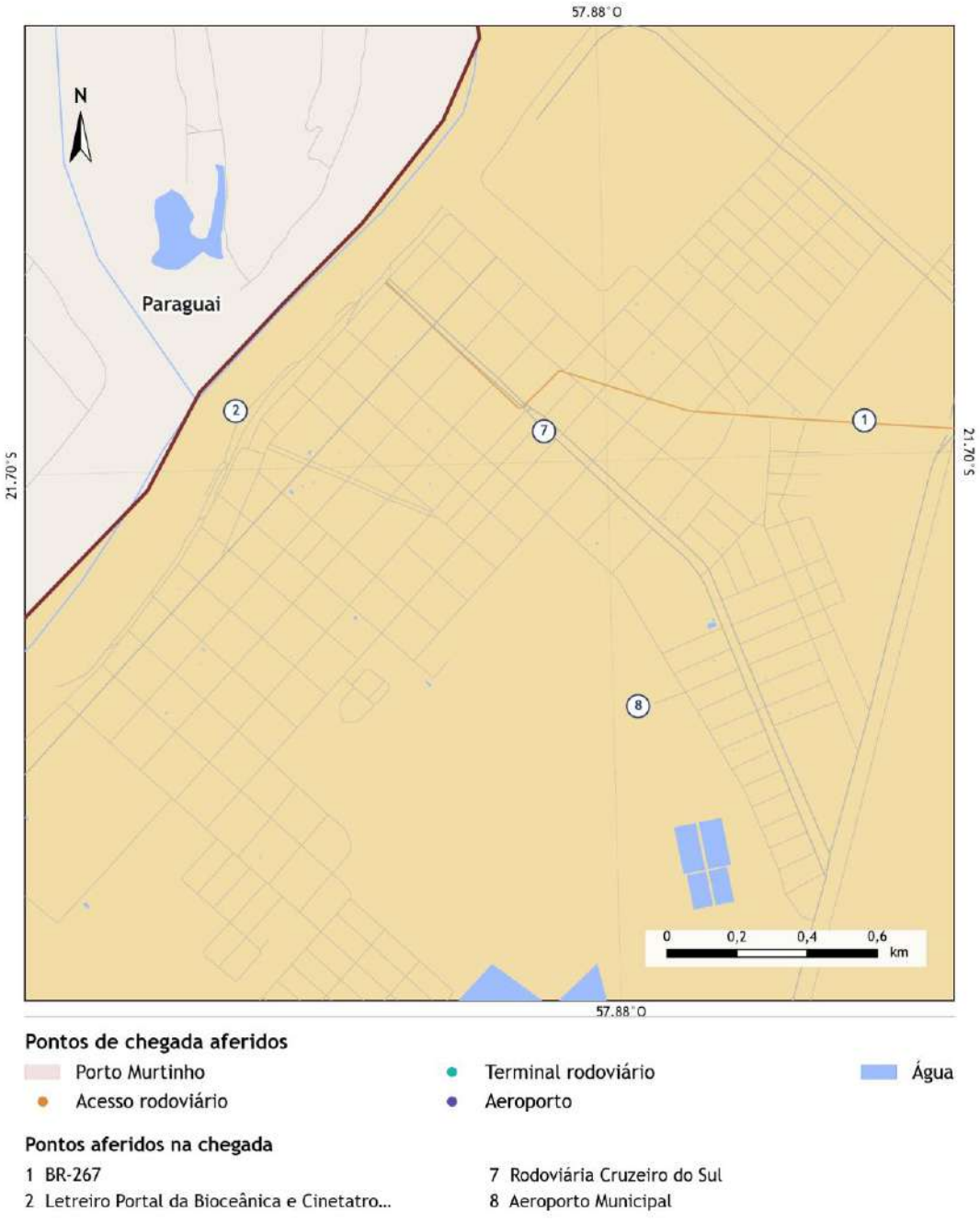
Prainhas, balneários, portos e travessias

1 Porto Katamaran
2 Balneário Ipiranga
3 Balneário Jacutinga
4 Ponta da Pedreira
5 Balneário Terminal Turístico Vila Natal
6 Balneário Terra das Águas
7 Parque de Lazer de Entre Rios do Oeste
8 Parque de Lazer Mathias Weber
9 Centro Náutico e Recreativo Marinas
10 Porto Mendes
11 Terminal Turístico Alvorada de Itaipu
12 Praia do Cascalho
13 Foz do Rio Piquiri
14 Lagoa Saraiva
15 Ilha São Francisco
16 Praia do Sol
17 Porto Isabel
18 Terminal Hidroviário de Porto Murtinho
19 Terminal Porto do Rio Iguaçu
20 Itahum Export
21 Travessia Porto Ouro Verde - Três Barras do Paraná
22 Travessia Cruzeiro do Iguaçu - Quedas do Iguaçu
23 Travessia Porto Meira - Presidente Franco
24 Travessia Icaraíma - Querência do Norte
25 Travessia Nova Prata do Iguaçu - Três Barras do Paraná
26 Travessia Querência do Norte - Ivaté
27 Travessia São Jorge d'Oeste - Verê
28 Travessia Santa Helena - Puerto Índio
29 Travessia Porto Murtinho - Colônia Carmelo Peralta
30 Travessia Porto São José - Bataiporã
31 Travessia Naviraí - Querência do Norte

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ANTAQ.

O Mapa 94 localiza cada um dos pontos de chegada avaliados em campo.

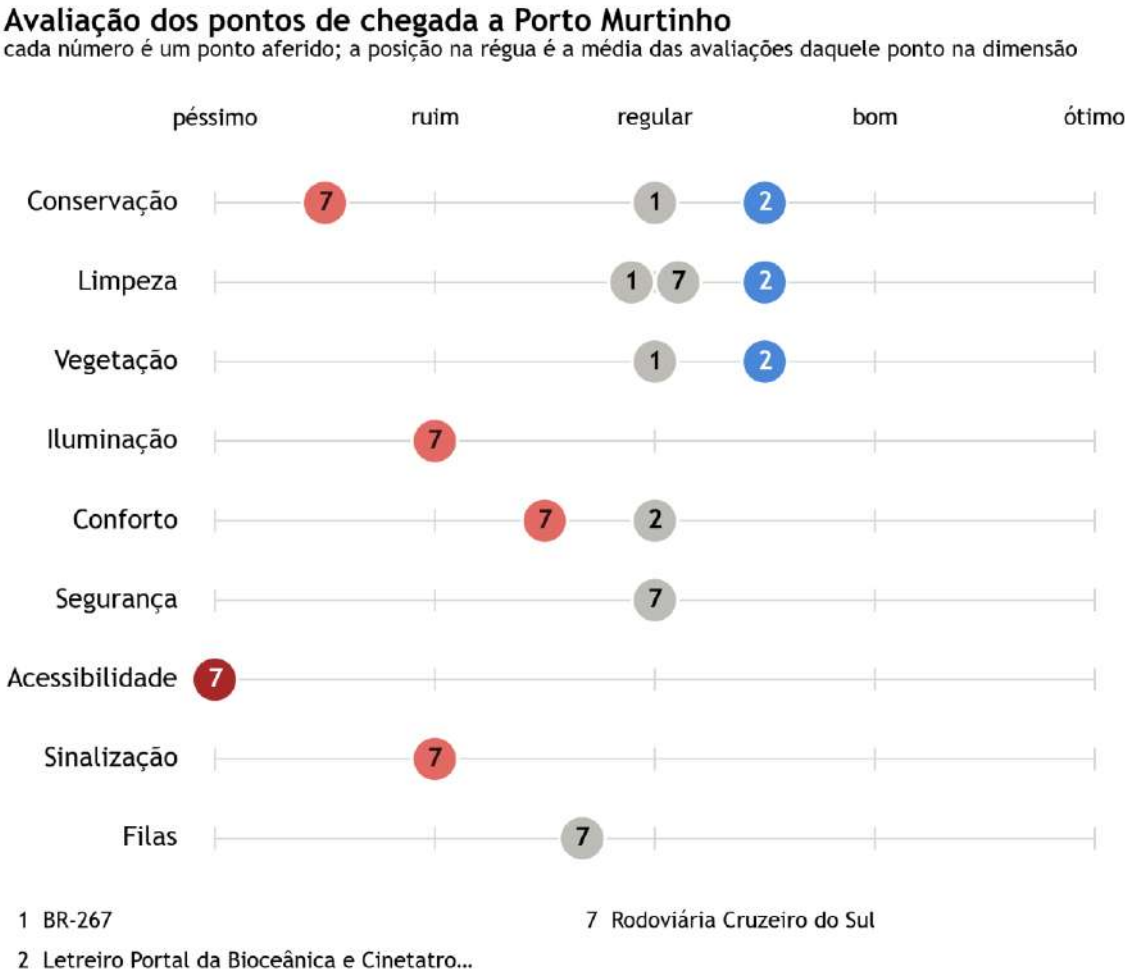
Mapa 94 - Pontos aferidos na chegada a Porto Murtinho



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

A Figura 220 apresenta a classificação atribuída a cada ponto, utilizando a mesma escala da ficha de campo. A numeração é mantida no mapa, na figura e nas fichas completas, permitindo relacionar a localização de cada ponto aos respectivos resultados da avaliação.

Figura 220 - Avaliação dos pontos de chegada a Porto Murtinho



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Nota: As escalas invertidas da ficha do terminal rodoviário (extensão das filas e sensação de segurança) foram normalizadas, de modo que valores mais elevados correspondam a melhores avaliações.

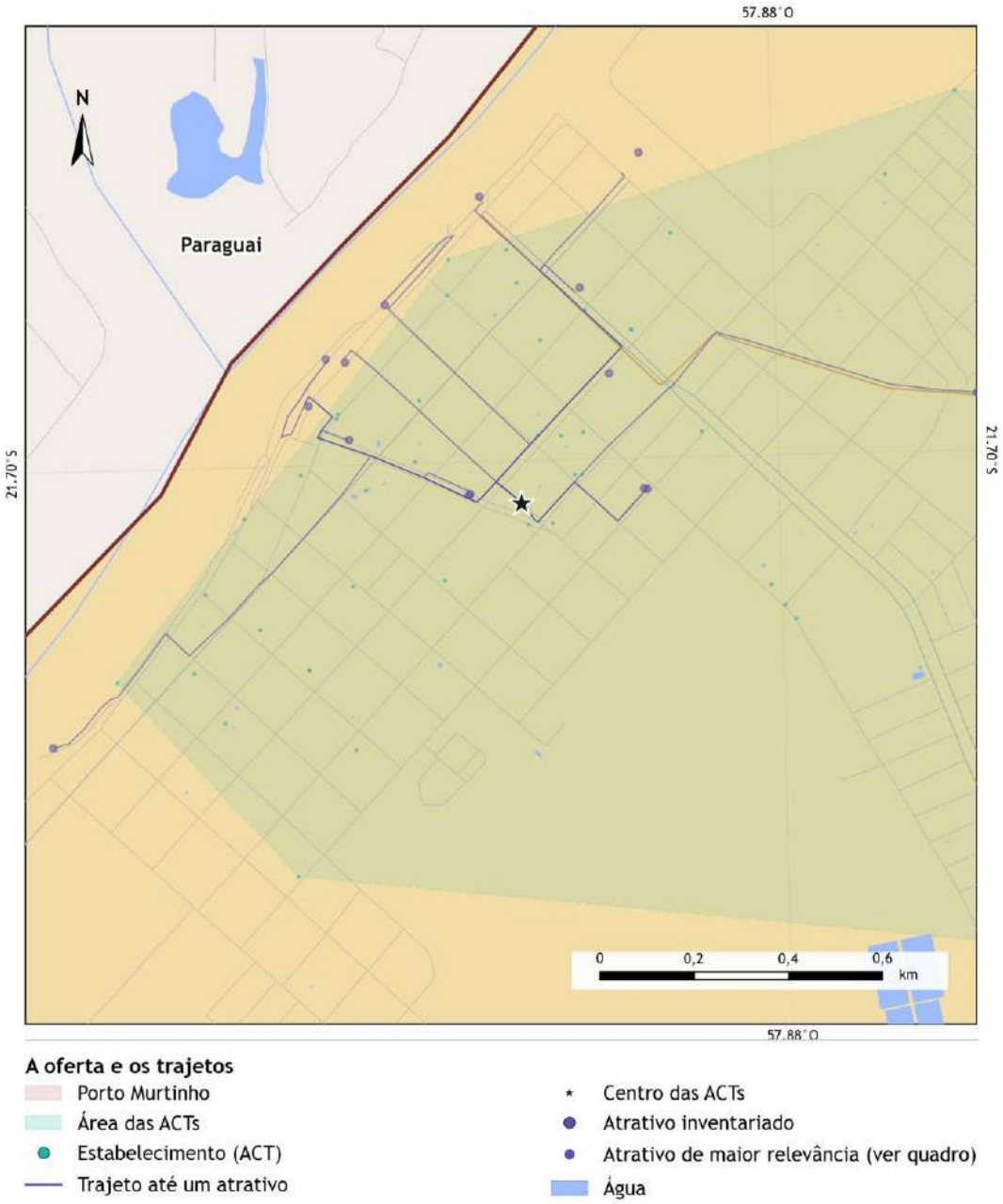
Considerando a média dos pontos avaliados, as dimensões com menores resultados são acessibilidade (1,0), sinalização (2,0) e iluminação (2,0), enquanto limpeza e vegetação apresentam os melhores resultados. É importante observar que a ausência de um marcador não representa uma avaliação baixa, e sim que a dimensão não foi

contemplada na ficha de avaliação daquele ponto, caracterizando ausência de registro e não atribuição de nota.

4.1.11.2. Como o turista se desloca

Os 47 estabelecimentos georreferenciados das ACTs, que correspondem a uma amostra de metade dos registros do Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica, estão distribuídos em uma área de 34,4 km² (Mapa 95), e 97,9% deles se encontram a menos de cinco quilômetros do centro da oferta (Receita Federal, 2026). Os destinos considerados na modelagem dos trajetos apresentam distribuição territorial mais dispersa: são 22, entre 20 atrativos turísticos e dois acessos ao município, como rodovias, aeroportos e portos, localizados, em média, a 18 km em linha reta do centro da oferta, e o mais distante está a 84 km.

Mapa 95 - A oferta turística e os trajetos internos em Porto Murtinho



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

A diferença entre a concentração espacial dos serviços turísticos e a dispersão territorial dos atrativos ajuda a compreender a necessidade de deslocamentos internos

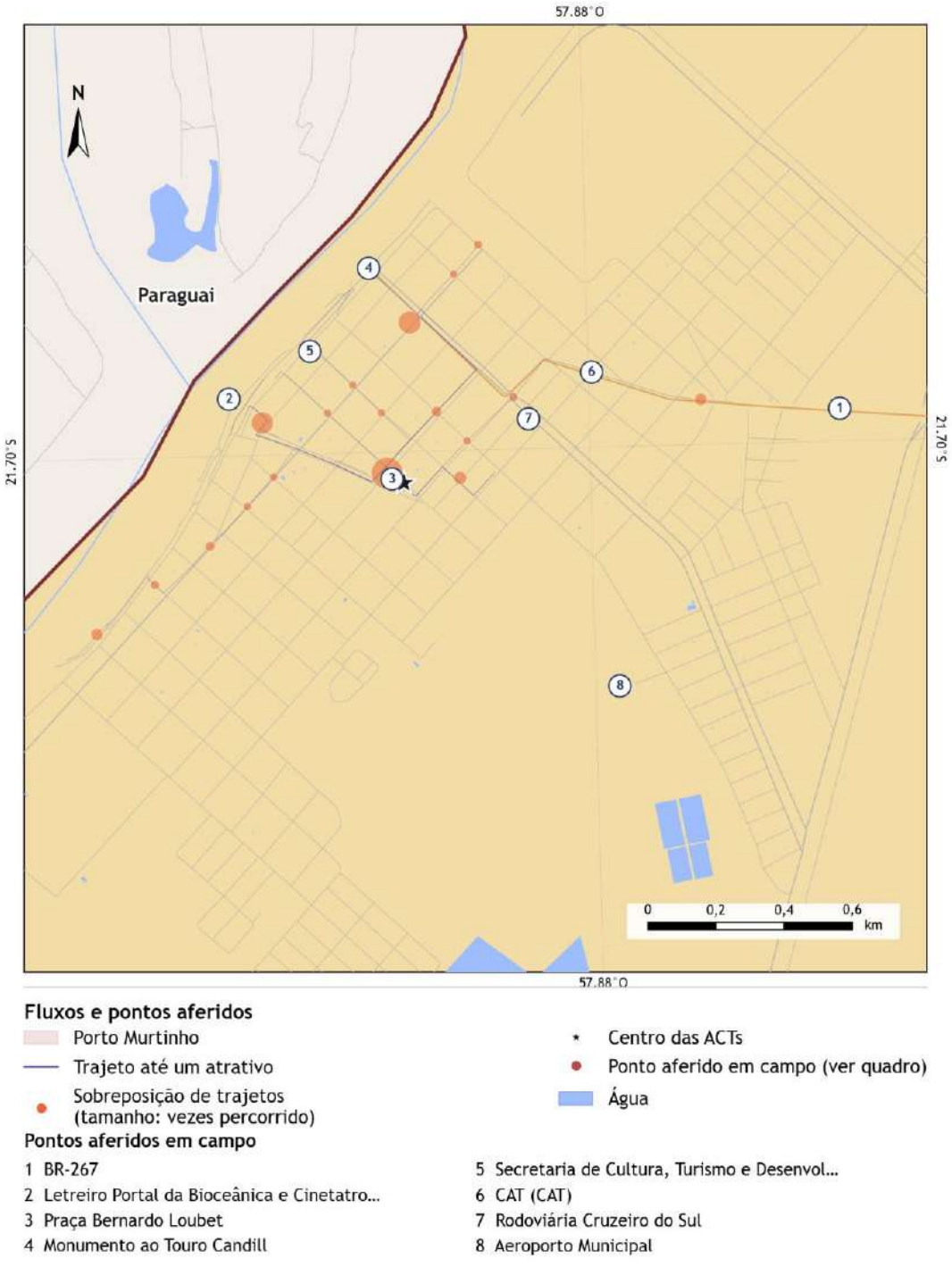
no destino, especialmente entre as áreas de hospedagem, serviços e os diferentes pontos de visitação.

Os 15 trajetos modelados totalizam 10,6 km pela malha viária, com extensão média de 0,7 km, porque a modelagem só traçou rotas até os destinos situados na área urbana; os atrativos rurais, mais distantes do centro, não retornaram traçado.

O ponto de maior sobreposição reúne todos os 15 trajetos, enquanto três dos 19 agrupamentos identificados apresentam frequência superior à média. Esses resultados indicam que parte dos deslocamentos turísticos se concentra em determinados trechos da malha, evidenciando os principais corredores utilizados para conectar o centro da oferta aos atrativos do município.

O Mapa 96 apresenta a relação entre os agrupamentos de maior sobreposição e os pontos selecionados para avaliação de campo.

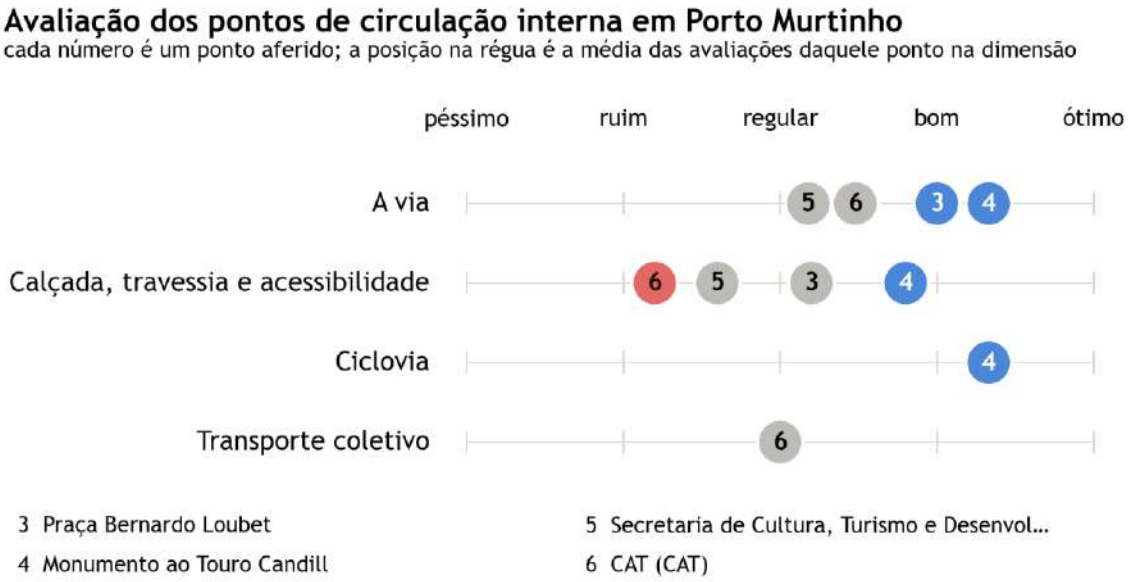
Mapa 96 - Sobreposição dos trajetos e pontos aferidos em Porto Murtinho



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

A Figura 221 reúne os resultados da avaliação realizada em campo para cada um desses pontos.

Figura 221 - Avaliação dos pontos de circulação interna em Porto Murtinho



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Nos pontos internos, as fichas avaliaram individualmente os diferentes elementos da via, permitindo comparar os resultados entre via, calçada, travessia e acessibilidade. De modo geral, a via apresenta avaliações superiores às da calçada que a acompanha, evidenciando uma diferença nas condições oferecidas conforme o modo de deslocamento. Assim, os resultados são mais favoráveis para a circulação de veículos do que para os deslocamentos a pé, justamente nos espaços que integram a experiência de circulação do turista no destino.

As menores avaliações concentram-se em pontos específicos, como calçada, travessia e acessibilidade no ponto do CAT e calçada, travessia e acessibilidade no ponto Secretaria de Cultura, Turismo e Desenvolvimento Econômico (CAT em construção). Esses resultados destacam os trechos em que as condições de circulação de pedestres e de acesso aos atrativos demandam maior atenção.

Os seis pontos de circulação avaliados (Figura 222) estão localizados em vias pavimentadas, com funções que variam entre arterial primária e local na estrutura da malha viária. Todos são de pista simples. No momento das visitas, foi registrada a presença de veículos de carga em um deles, e em nenhum a de veículos de turismo.

Figura 222 - Que via é essa: os pontos de circulação de Porto Murtinho

Que via é essa: os pontos de circulação de Porto Murtinho

o papel na malha vem da base cartográfica; pavimento e faixas, do levantamento em campo;
o fluxo e sua composição são o que a equipe registrou durante a visita ao ponto

	papel na malha	pavimento	fluxo	tráfego registrado na visita			
				leves	carga	coletivo	turismo
#1▫BR-267	arterial primária	Asfalto · 1 faixa	2	●	●	○	○
#2▫Letreiro Portal da Bioceânica e Cinetatro Ney Machado Mesquita	local	Asfalto · 1 faixa	2	●	○	○	○
#3▫Praça Bernardo Loubet	local	Asfalto · 1 faixa	3	●	○	○	○
#4▫Monumento ao Touro Candill	coletora	Asfalto · 1 faixa	2	●	○	○	○
#5▫Secretaria de Cultura, Turismo e Desenvolvimento Econômico (CAT em c...	local	Asfalto · 1 faixa	2	●	○	○	○
#6▫CAT	local	Asfalto · 1 faixa	3	●	○	●	○

● registrado na visita ○ não registrado fluxo: intensidade na hora da visita, de 1 a 5

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo e de OpenStreetMap (2026).

Nota: O tráfego registrado corresponde a uma observação pontual; a ausência de registro de determinado tipo de veículo não significa que ele não circule pela via.

A Figura 223 apresenta as imagens das vias internas de Porto Murtinho.

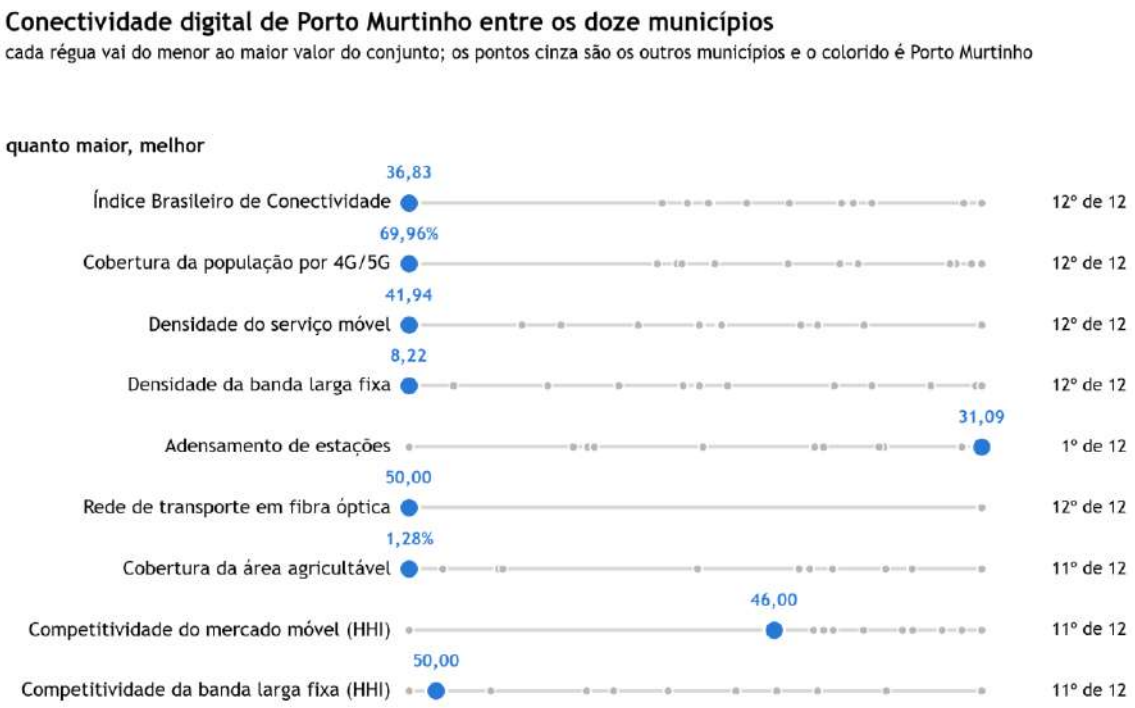
Figura 223 - Vias internas de Porto Murtinho

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).



A Figura 224 apresenta a posição de Porto Murtinho entre os 12 municípios analisados nos indicadores de conectividade digital. O município lidera o conjunto no adensamento de estações, medida distinta do Índice Brasileiro de Conectividade, no qual ocupa a última posição, assim como na cobertura da população por redes 4G/5G, na densidade do serviço móvel e na densidade da banda larga fixa; fica abaixo da metade na cobertura da área agricultável e é o único dos 12 municípios com registro incompleto de rede de transporte em fibra óptica (ANATEL, 2026).

Figura 224 - Conectividade digital de Porto Murtinho entre os 12 municípios



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ANATEL (2026).

Nota: Competitividade (HHI): inverso do índice de Herfindahl-Hirschman; valor maior indica mercado mais competitivo.

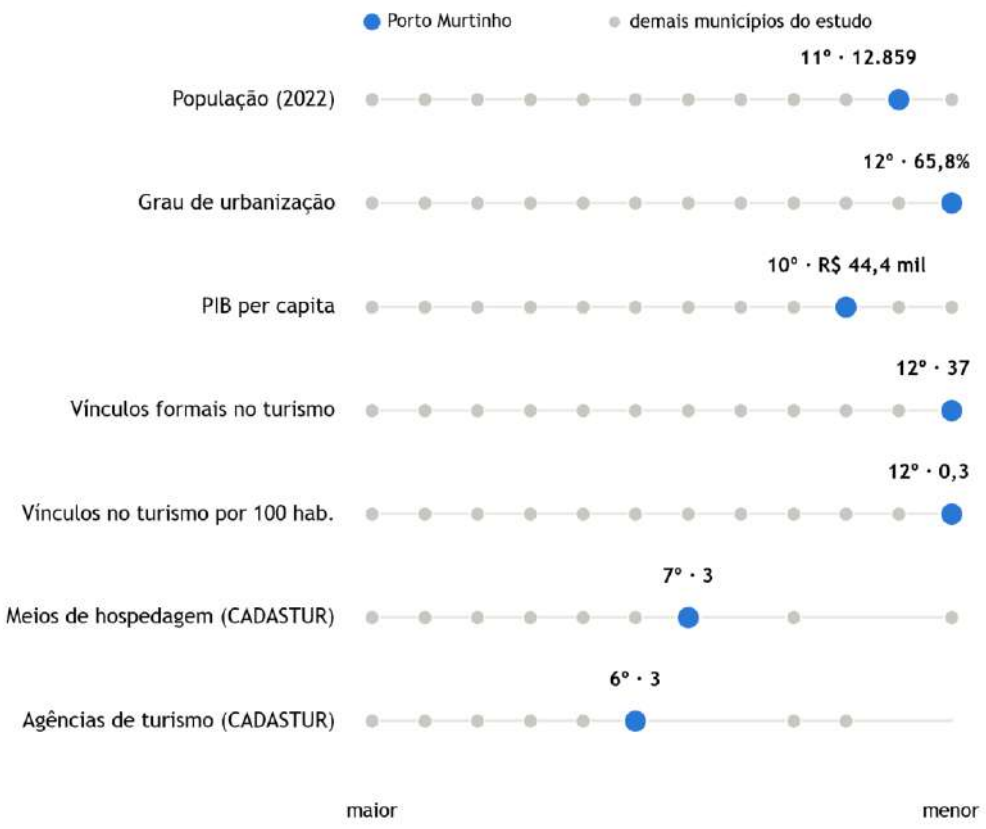
Para o turista, a conectividade também se expressa na disponibilidade de serviços digitais que apoiem os deslocamentos no município. No âmbito da mobilidade, as plataformas nacionais de transporte por aplicativo consultadas não incluem o município entre as localidades atendidas (99 Tecnologia, 2026; Uber, 2026), e também não foi identificada a operação de aplicativo local de mobilidade. Soma-se a isso a ausência de pontos de táxi nos locais de chegada avaliados, conforme observado na visita de campo. Esse conjunto de ausências indica uma oferta restrita de serviços mediados por plataformas digitais, para o deslocamento, o que pode reduzir as alternativas disponíveis ao visitante, especialmente para aqueles que dependem de soluções digitais para organizar sua mobilidade no destino.

4.1.11.3. Porto Murtinho no contexto regional

Porto Murtinho encerra o eixo de fronteira seca e Serra da Bodoquena, que o liga a Bonito, Jardim e Ponta Porã, e constitui o portal brasileiro da Rota Bioceânica sobre o rio Paraguai. A ligação com o Paraguai ocorre hoje pela travessia fluvial com Carmelo Peralta. O município integra a região turística Caminhos da Fronteira (MTur, 2026).

Entre os 12 municípios analisados (Figura 225), Porto Murtinho ocupa a sexta posição em número de agências de turismo; a sétima em número de meios de hospedagem; a décima em PIB per capita; a décima primeira em população; e a última em grau de urbanização, vínculos formais nas ACTs e vínculos formais no turismo por habitante (IBGE, 2023d, 2025; RAIS, 2025; CADASTUR, 2022).

Figura 225 - Posição de Porto Murtinho entre os 12 municípios do estudo



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em IBGE (Censo 2022 e PIB dos Municípios), RAIS e CADASTUR.

4.1.11.4. Gargalos e potenciais

A chegada por transporte coletivo depende de uma única linha intermunicipal, com horários restritos e longos tempos de espera, cuja ampliação está entre as três prioridades da gestão municipal. Na travessia fluvial, a ausência de controle migratório impede identificar a origem dos visitantes, e o aeroporto existente aguarda regulamentação, o que causa dependência do aeroporto de Bonito, a cerca de 200 km. A gestão municipal aponta ainda a conectividade à internet como problema estruturante, com interrupções prolongadas, e considera urgente a implantação de sinalização turística diante do novo contexto da ponte e da Rota Bioceânica (informação verbal)[24].

No único ponto de desembarque avaliado (Figura 226), não foram identificados os seguintes itens: CAT, indicação dos atrativos, mapas, Wi-Fi público, rampa, piso tátil, vagas reservadas para PCD, atendimento prioritário, linhas de ônibus urbano, ponto de táxi, estacionamento para ônibus de turismo e integração com países vizinhos.

[24] Informação fornecida pela gestão municipal de Porto Murtinho (Secretaria de Turismo, Esporte e Cultura) em entrevista concedida à equipe do projeto em agosto de 2026 (ver Apêndice A).

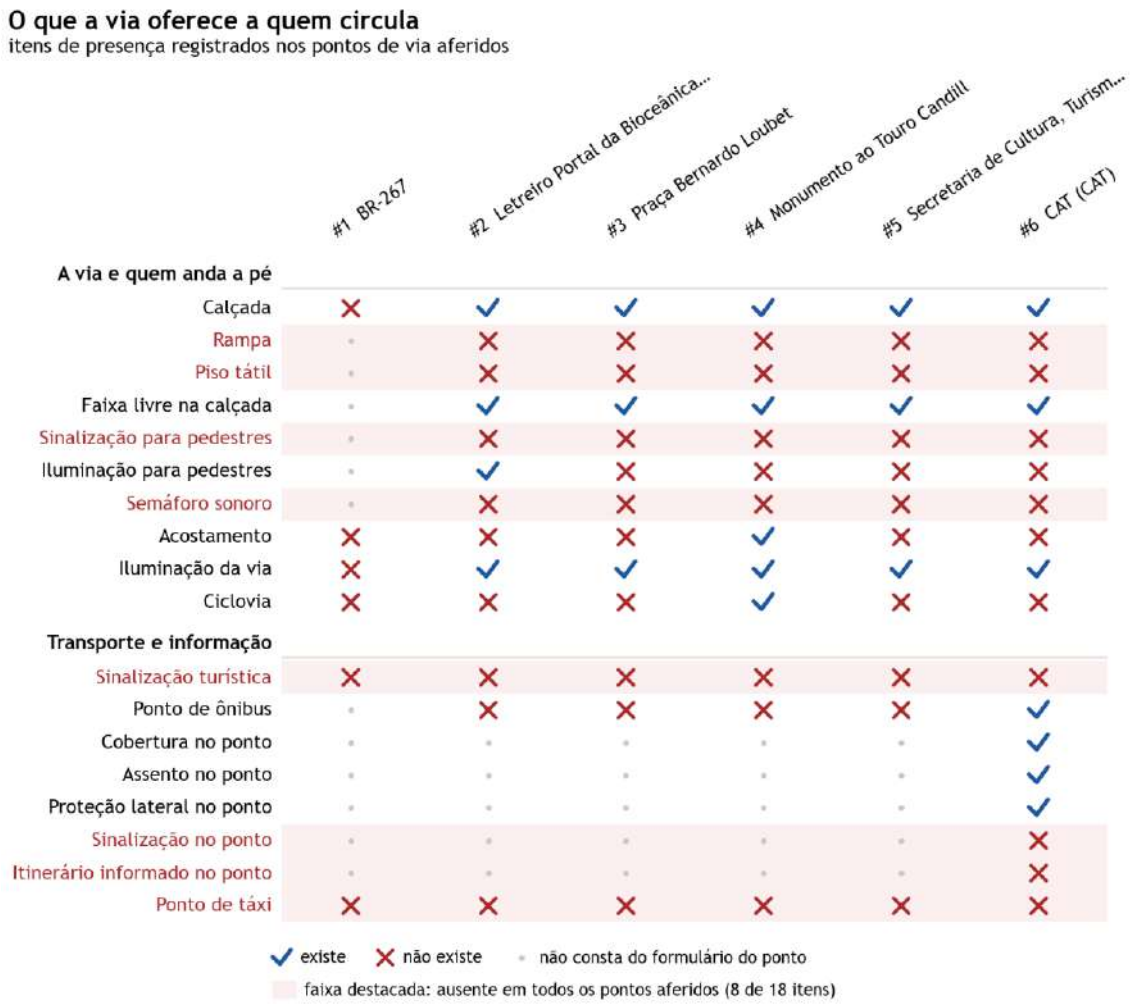
Figura 226 - O que o visitante encontra ao desembarcar em Porto Murtinho



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Nas vias (Figura 227), sinalização turística e ponto de táxi não foram identificados em nenhum dos seis pontos avaliados; rampa, piso tátil, sinalização para pedestres e semáforo sonoro, em nenhum dos cinco pontos com calçada; e o único ponto de ônibus registrado, junto ao CAT, não tem sinalização nem itinerário informado. São, portanto, elementos ausentes de forma recorrente no conjunto analisado, e não ocorrências isoladas de um determinado trecho.

Figura 227 - O que a via oferece a quem circula por Porto Murtinho



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

O rio Paraguai sustenta os turismos de pesca, náutico e cultural indicados no Produto 3, e a posição na Rota Bioceânica, objeto de roteiro proposto naquele produto, pode inserir o município em circuitos internacionais. O CAT em implantação e o estudo de uma marina municipal ampliam as condições de recepção do visitante (informação verbal).

4.1.11.5. Obras e intervenções previstas

Em Porto Murtinho, as intervenções organizam-se em torno da Rota Bioceânica e incluem previsões do Plano Diretor Municipal (Quadro 28).

Quadro 28 - Empreendimentos e intervenções que incidem sobre o acesso e a circulação em Porto Murtinho (MS)

Empreendimento	Esfera	Situação	Investimento	Fonte
Nova Ponte sobre o rio Paraguai (Porto Murtinho-Carmelo Peralta)	Binacional	Em construção	Financiamento da Itaipu Binacional	Apêndice F
Acesso à Nova Ponte pela BR-267/MS	Federal	Em execução	R$ 551,3 milhões	Apêndice F
Adequação da BR-267/MS, Porto Murtinho-Alto Caracol (101 km)	Federal	Estudo concluído	Não informado	Apêndice F
Rodovia MS-458, no arranjo viário do Corredor Bioceânico	Estadual	Prevista no plano diretor	Não informado	Apêndice F
Ponte do Rio Apa, ligação Ingazeira-Vallemí	Estadual e binacional	Prevista no plano diretor	Não informado	Apêndice F
Porto seco e aduana	Municipal e federal	Previstos no plano diretor	Não informado	Apêndice F
Terminais portuários e fluviais na Hidrovia Paraguai-Paraná	Privada e municipal	Previstos no plano diretor	Não informado	Apêndice F
Futuro aeroporto internacional junto à BR-267	Municipal	Previsto no plano diretor	Não informado	Apêndice F
Regulamentação e estruturação do aeroporto existente	Municipal e federal	Pendente	Não informado	Informação verbal
Marina municipal	Municipal	Em estudo	Não informado	Informação verbal
Ferrovia Bioceânica Ferro-Guarani: eixo Porto Murtinho/Ponta Porã-Cascavel	Estadual e federal	Em estudo, sem cronograma	Não definido	Ponta Porã, 2024
Controle migratório na travessia fluvial	Federal	Demanda; controle inexistente	Não informado	Informação verbal
Ampliação das linhas intermunicipais de ônibus	Estadual e privada	Demanda prioritária	Não informado	Informação verbal

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base nas fontes indicadas na última coluna.

O acesso à nova ponte pela BR-267, em execução, soma R$ 551,3 milhões (Brasil, 2026d); a ponte, em construção, é financiada pela Itaipu Binacional. A adequação da BR-267 entre Porto Murtinho e Alto Caracol, em 101 km, tem estudo concluído.

O plano diretor prevê estruturas associadas ao corredor, como a rodovia MS-458, a ponte do Rio Apa com o Paraguai, porto seco e aduana, terminais na Hidrovia Paraguai-Paraná e um aeroporto internacional junto à BR-267, sem valor nem cronograma informados, e a Ferrovia Bioceânica permanece em estudo (Ponta Porã, 2024).

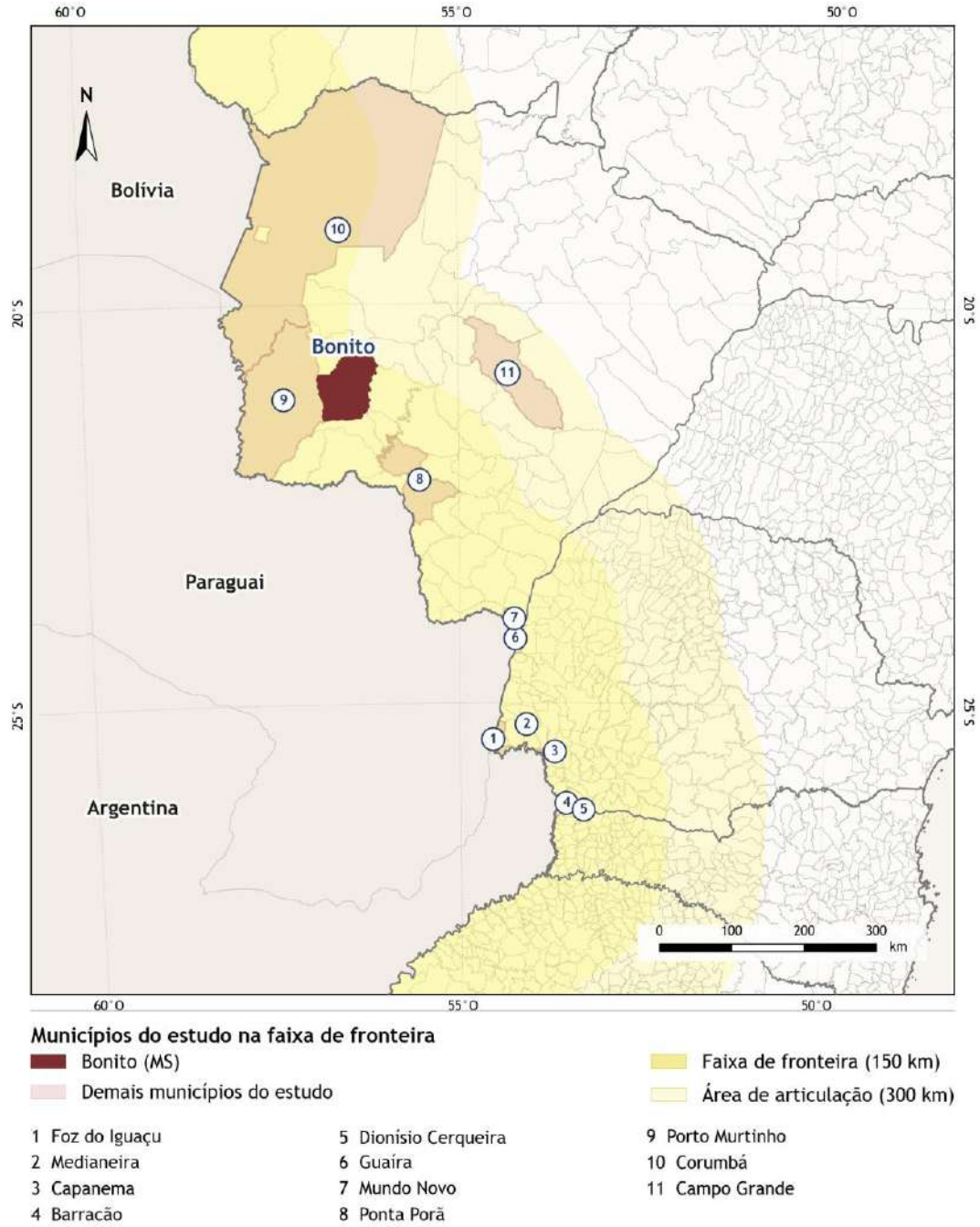
Desse modo, as obras de ligação internacional em execução contrastam com a falta de previsão para os serviços de chegada e de recepção do visitante.

4.1.12. Bonito (MS)

Bonito reúne 23.659 habitantes em uma área de 5.373,0 km², dos quais 82,4% residem em área urbana (IBGE, 2023d). No Mapa do Turismo Brasileiro, o município encontra-se classificado como município turístico (MTur, 2026). Bonito registra ainda 2.270 vínculos formais nas ACTs (RAIS, 2025) e conta com 54 meios de hospedagem cadastrados no CADASTUR, no recurso mais recente disponível nos dados abertos, referente ao primeiro trimestre de 2022 (CADASTUR, 2022).

O Mapa 97 situa o município na porção oeste do Mato Grosso do Sul, a 227 km de Campo Grande em linha reta, e integra a Região Geográfica Imediata de Jardim, inserida na Região Geográfica Intermediária de Corumbá (IBGE, 2017). Embora localizado na faixa de fronteira, seu território não alcança a linha internacional: a divisa com o Paraguai, está a 70,6 km do limite municipal, em linha reta. Entre os demais municípios do estudo, Porto Murtinho é o mais próximo de Bonito por via rodoviária, com tempo estimado de deslocamento de carro que leva de 3 h 02 min a 3 h 33 min (OpenStreetMap, 2026).

Mapa 97 - Os 12 municípios na faixa de fronteira, com Bonito (MS) em destaque



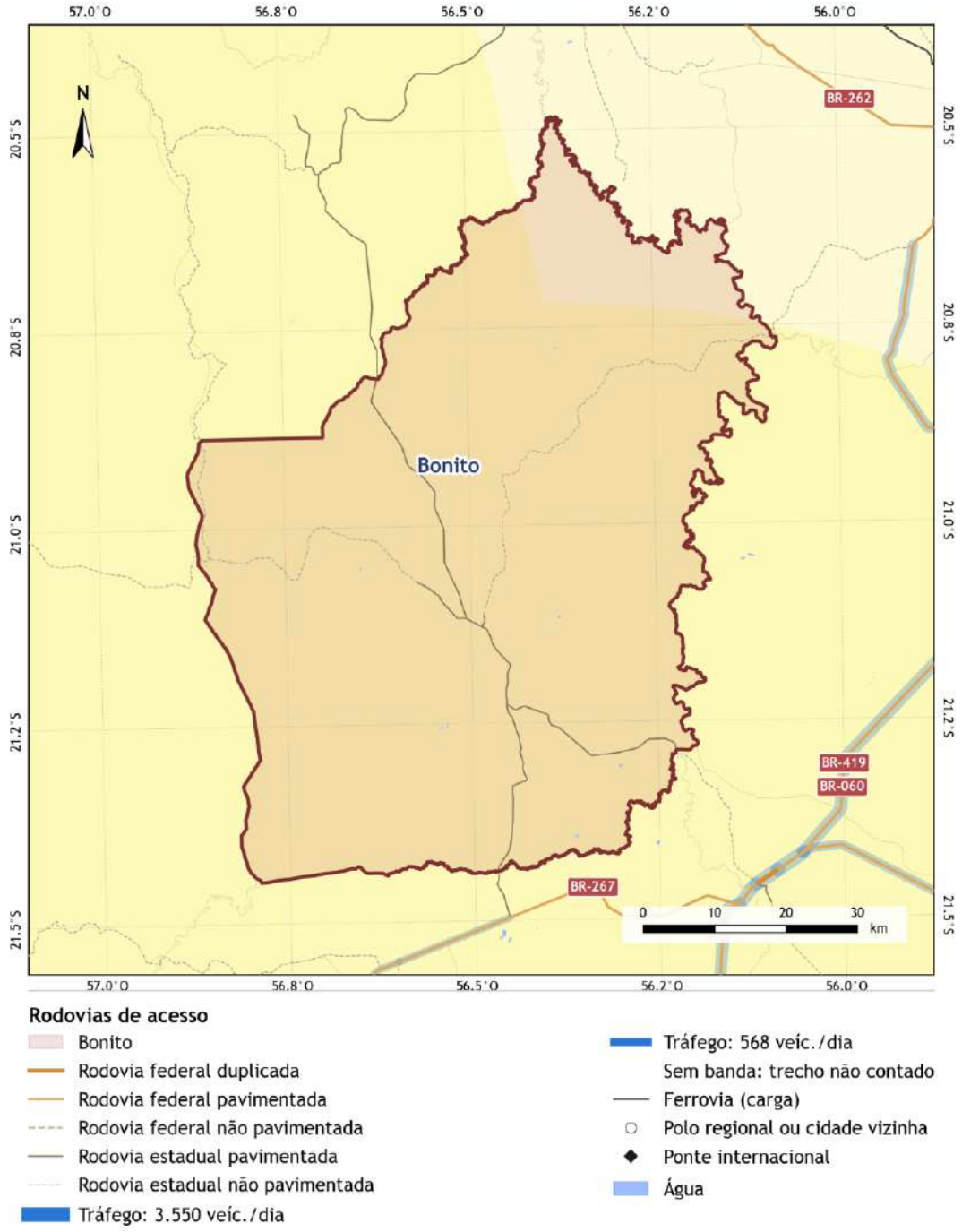
Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em IBGE (malha municipal 2025 e polígono da Faixa de Fronteira de 150 km).

4.1.12.1. Como o turista chega

Entre os modos de chegada analisados, Bonito dispõe de acesso rodoviário e ligação aérea regular (DNIT, 2026b; ANTT, 2025; ANAC, 2026). Não há modo hidroviário de chegada nem transporte ferroviário.

O Mapa 98, apresenta os principais acessos rodoviários ao município. Nenhuma rodovia federal atravessa Bonito; o acesso ocorre pela malha estadual, formada pelas rodovias MS-178, MS-339, MS-345 e MS-382, que somam 263,0 km no território municipal (DNIT, 2021, 2026b).

Mapa 98 - Rodovias de acesso a Bonito



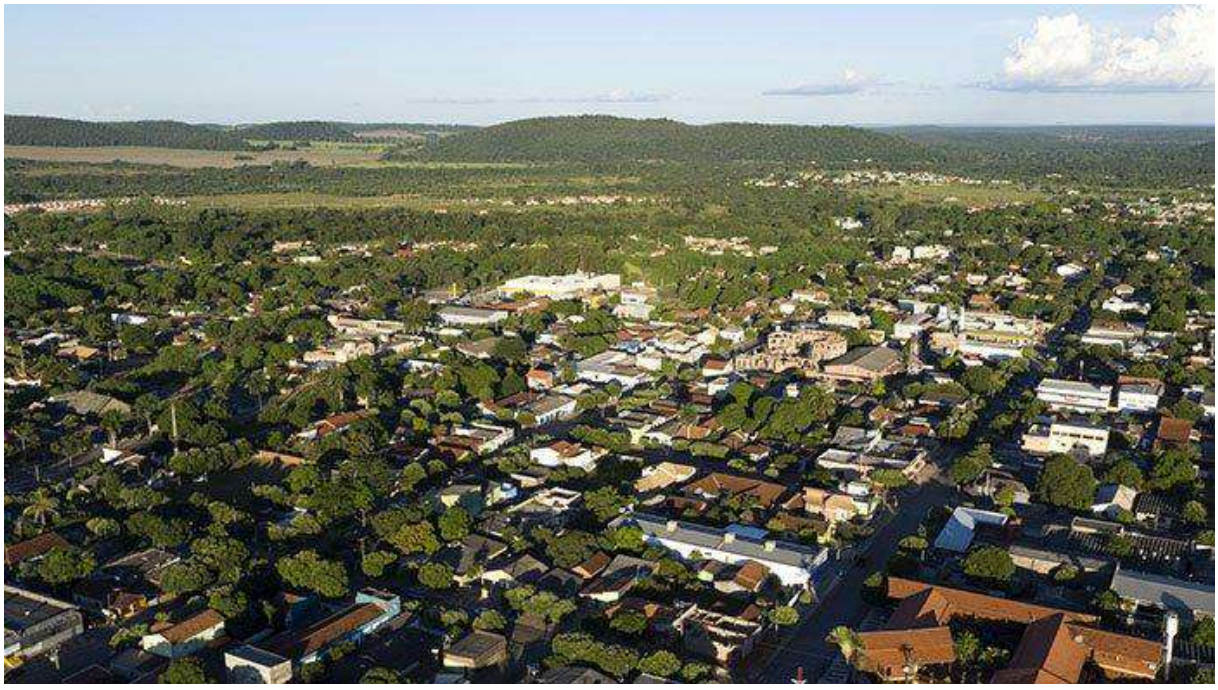
Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em DNIT, SNV e CIDE.

Nota: A espessura da banda de tráfego aumenta com o volume médio diário de veículos. Os valores da legenda são referências de escala; o maior corresponde ao trecho de maior volume no recorte do mapa, que pode estar fora do município.

O Plano Nacional de Contagem de Tráfego abrange apenas a malha federal e, por isso, não tem dados para o território de Bonito. As bandas do mapa correspondem a rodovias do entorno; a mais larga é a da BR-060, junto a Guia Lopes da Laguna, com 3.550 veículos por dia (DNIT, 2026a).

A Figura 228 apresenta uma imagem de divulgação do destino de Bonito.

Figura 228 - Imagem de divulgação turística de Bonito



Fonte: Bonito (2018).

O Quadro 29 apresenta a qualificação das cinco vias de chegada avaliadas quanto ao tipo de pista, à manutenção, ao acostamento, à iluminação e à sinalização.

Quadro 29 - Qualificação das vias de chegada a Bonito

Ponto	Pista	Manutenção	Acostamento	Iluminação	Sinalização de trânsito	Sinalização de turismo	Sinalização para pedestres
#1 Portal Frida Gazella	Asfalto, simples	3 de 5	Não	Sim	vertical e horizontal	Sim	—
#2 MS-178	Asfalto, simples	2 de 5	Não	Sim	vertical e horizontal	Sim	—
#3 MS-345	Asfalto, simples	2 de 5	Não	Não	vertical e horizontal	Não	—
#4 Rodovia do Turismo (rotas para atrativos…	Asfalto, simples	4 de 5	Não	Não	vertical e horizontal	Sim	—
#5 Estrada rotas para atrativos naturais	Terra batida, simples	2 de 5	Não	Não	só vertical	Sim	—

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Nota: O travessão indica item que o formulário não cobriu naquele ponto: a sinalização para pedestres, por exemplo, só é perguntada onde há calçada.

A manutenção das vias avaliadas varia entre 2 e 4, em escala de 1 a 5. Nenhuma das cinco vias dispõe de acostamento. A sinalização turística foi identificada em quatro pontos e não foi registrada na MS-345, evidenciando condições de a orientação ao longo dos acessos avaliados. A Figura 229 reúne registros das vias externas de Bonito.

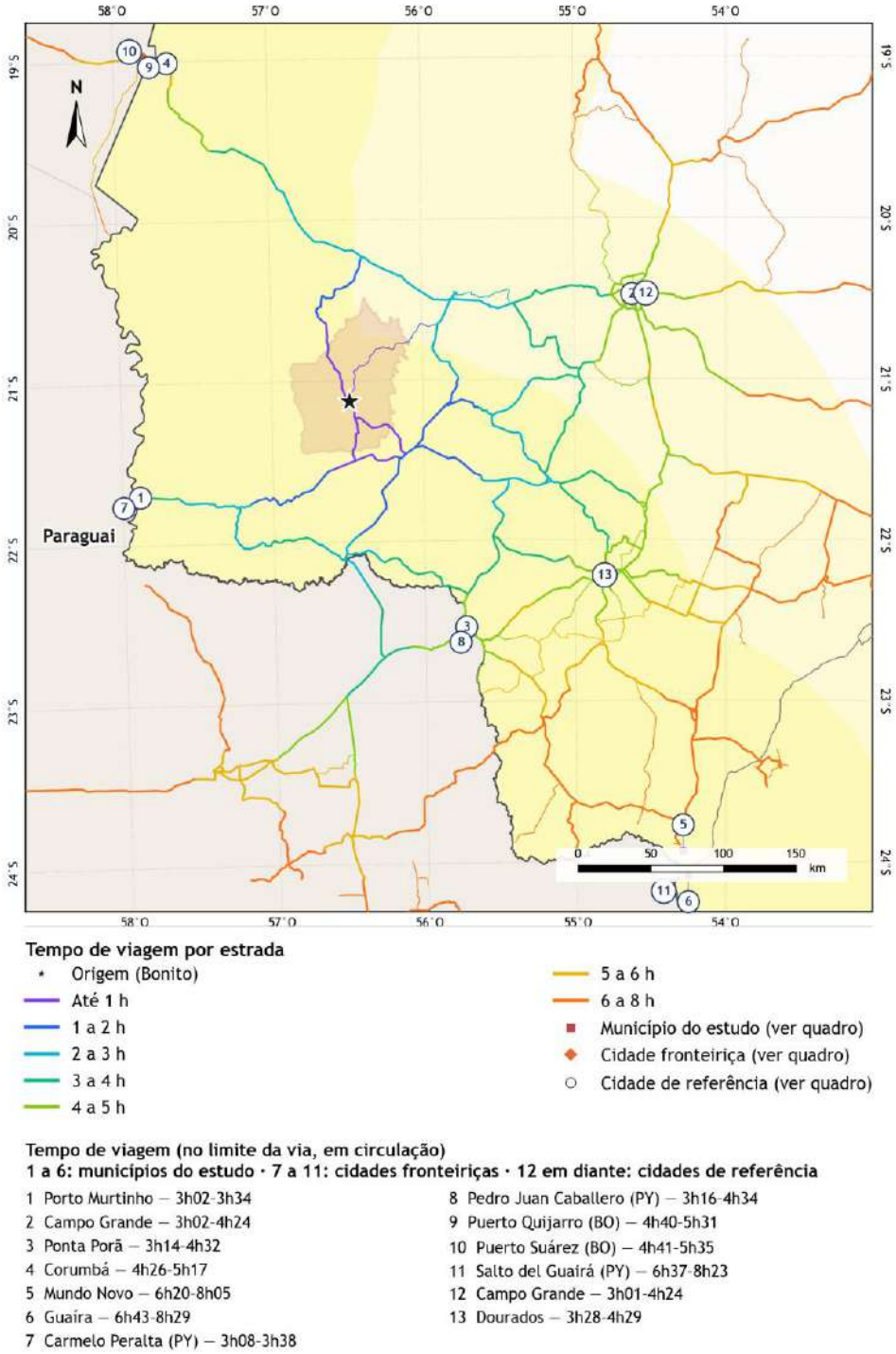
Figura 229 - Vias externas de Bonito



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

O Mapa 99 representa a malha viária segundo os tempos estimados de deslocamento, enquanto a tabela associada apresenta os resultados detalhados por destino. Cada percurso foi calculado duas vezes sobre a malha viária do OpenStreetMap (2026), uma considerando os limites de velocidade sinalizados e outra utilizando as velocidades estimadas de circulação. A comparação entre os dois cenários estabelece uma faixa de tempo para cada percurso.

Mapa 99 - Tempo de viagem por estrada desde Bonito

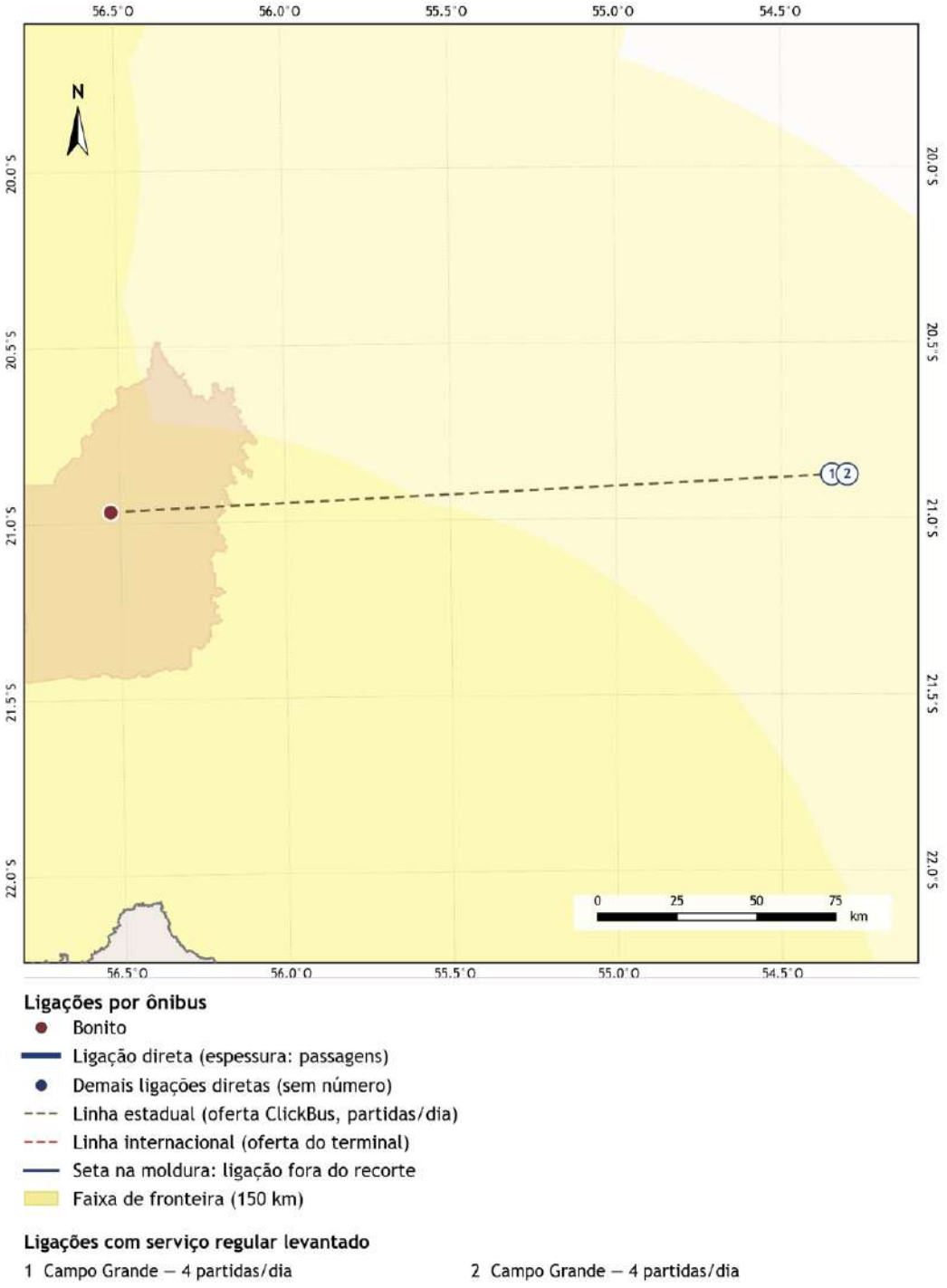


Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em OpenStreetMap.

Considerando o limite de até duas horas de deslocamento, o alcance rodoviário não contempla nenhum outro município do estudo. Já o deslocamento até Campo Grande varia entre 3 h 01 min e 4 h 24 min.

Como mostra o Mapa 100, a base da ANTT não registra, em 2025, linhas interestaduais de ônibus com bilhetagem regulada diretamente para Bonito (ANTT, 2025). A oferta identificada para o município é composta por serviços intermunicipais e por viagens de conexão, modalidades que não são integralmente representadas nessa base federal.

Mapa 100 - Ligações diretas por ônibus a partir de Bonito



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ANTT (bilhetagem 2025) e ClickBus (oferta, setembro de 2026).

O terminal rodoviário de Bonito foi registrado em campo e pode ser visualizado na Figura 230.

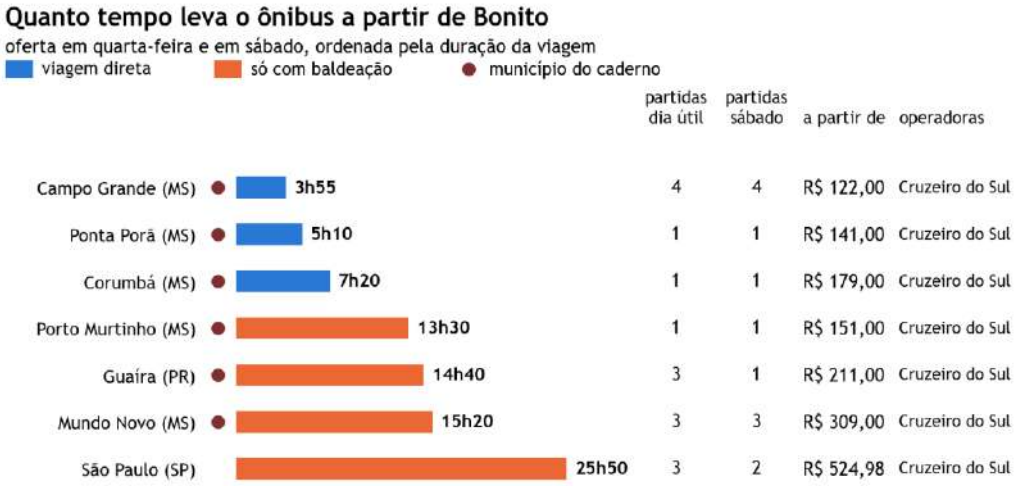
Figura 230 - Infraestrutura de acesso turístico: rodoviária de Bonito



Itaipu Parquetec (2026).

A Figura 231 apresenta as características das viagens de ônibus disponíveis para venda a partir do município na plataforma consultada em setembro de 2026 (ClickBus, 2026b). Diferentemente do Mapa 100, que representa o registro do movimento de passageiros em 2025, a figura reúne a oferta disponível no momento da consulta, incluindo viagens diretas e aquelas que exigem baldeação, e não apenas as ligações de maior movimento. Entre os deslocamentos com duração inferior a quatro horas, aparece apenas Campo Grande, com tempo de viagem de 3 h 55 min. Nesse percurso, o tempo de ônibus corresponde a aproximadamente 1,1 vez o tempo estimado para deslocamento de carro sobre a malha viária (OpenStreetMap, 2026).

Figura 231 - Viagens de ônibus à venda a partir de Bonito, por destino



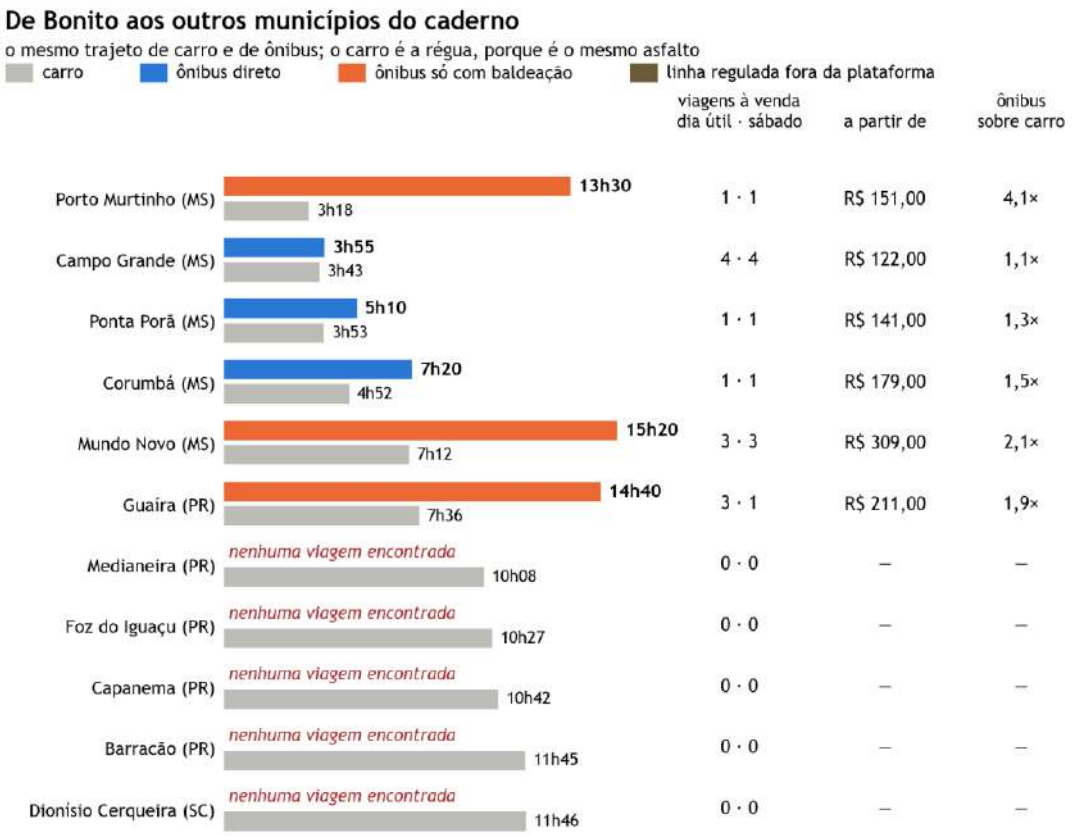
Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ClickBus (setembro de 2026). Nota: Preço da tarifa mais barata encontrada, com taxa de embarque.

Nas viagens de longa distância, Ponta Porã e Corumbá dispõem de uma partida em dia útil cada.

4.1.12.1.1. A ligação com os municípios analisados

Entre os outros 11 municípios do estudo (Figura 232), nenhum apresenta conexão por ônibus com duração inferior a uma hora. A ligação mais rápida é com Campo Grande, com quatro partidas e tempo de 3 h 55 min, frente aos 3 h 01 min a 4 h 24 min de deslocamento de carro. Para dez municípios restantes, a oferta de transporte rodoviário coletivo apresenta diferentes condições de conexão e disponibilidade na plataforma consultada em setembro de 2026 (ClickBus, 2026b): dois dispõem de linha direta, três só são acessíveis apenas mediante baldeação; e, para cinco, não foram encontradas viagens nas datas pesquisadas.

Figura 232 - Tempo de viagem de Bonito aos outros municípios do estudo



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ClickBus (oferta, setembro de 2026) e em isócronas sobre a malha do OpenStreetMap.

Nota: A indicação “nenhuma viagem encontrada” significa que a plataforma não ofereceu viagem para o destino em nenhuma das duas datas consultadas: 30 de setembro (quarta-feira) e 3 de outubro de 2026 (sábado).

Para Porto Murtinho, o deslocamento por ônibus exige baldeação e resulta em 13 h 30 min de viagem (12 h 55 min no sentido inverso), enquanto o percurso de carro leva de 3 h 02 min a 3 h 33 min. A ausência de conexão direta amplia o tempo total ao incorporar o deslocamento até o ponto de conexão e o período de espera entre os serviços. Nas ligações diretas, a duração da viagem de ônibus varia de 1,1 vez o tempo de carro, para Campo Grande, a 1,5 vez, para Corumbá (7 h 20 min de ônibus; no sentido inverso, a viagem leva 5 h 50 min, e a relação é de 1,2 vez). Para Porto Murtinho, onde há baldeação, essa relação chega a 4,1 vezes.

No terminal rodoviário do município (Figura 233), a visita de campo identificou informações sobre horários e linhas entre os elementos de orientação e informação avaliados. Quanto às condições de acesso e segurança, foram registrados na área específica para embarque e desembarque, estacionamento para automóveis e câmeras de monitoramento.

Figura 233 - Serviços e orientação no terminal rodoviário de Bonito



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Na visita de campo, não foram registrados 12 dos itens avaliados: CAT, placas de orientação interna, painéis de partidas e chegadas, identificação das plataformas, autoatendimento de passagens, guarda-volumes, fraldário, alimentação, loja de conveniência, loja de souvenirs, caixa eletrônico e presença visível de profissionais de segurança. A Figura 234 destaca detalhes sobre aspectos da rodoviária de Bonito.

Figura 234 - Aspectos internos do terminal rodoviário de Bonito



Fonte: Itaipu Parquetec (2026)

Embora não inviabilizem o embarque, essas ausências reduzem as condições de orientação, permanência e apoio ao usuário no terminal. As principais lacunas concentram-se na orientação para embarque, na informação turística e em serviços complementares ao passageiro, como guarda-volumes, alimentação, fraldário e caixa eletrônico.

Além do transporte rodoviário, Bonito dispõe de terminal aeroportuário com operação regular de passageiros. Essa infraestrutura amplia as possibilidades de acesso ao município e possui papel relevante na chegada de visitantes ao destino.

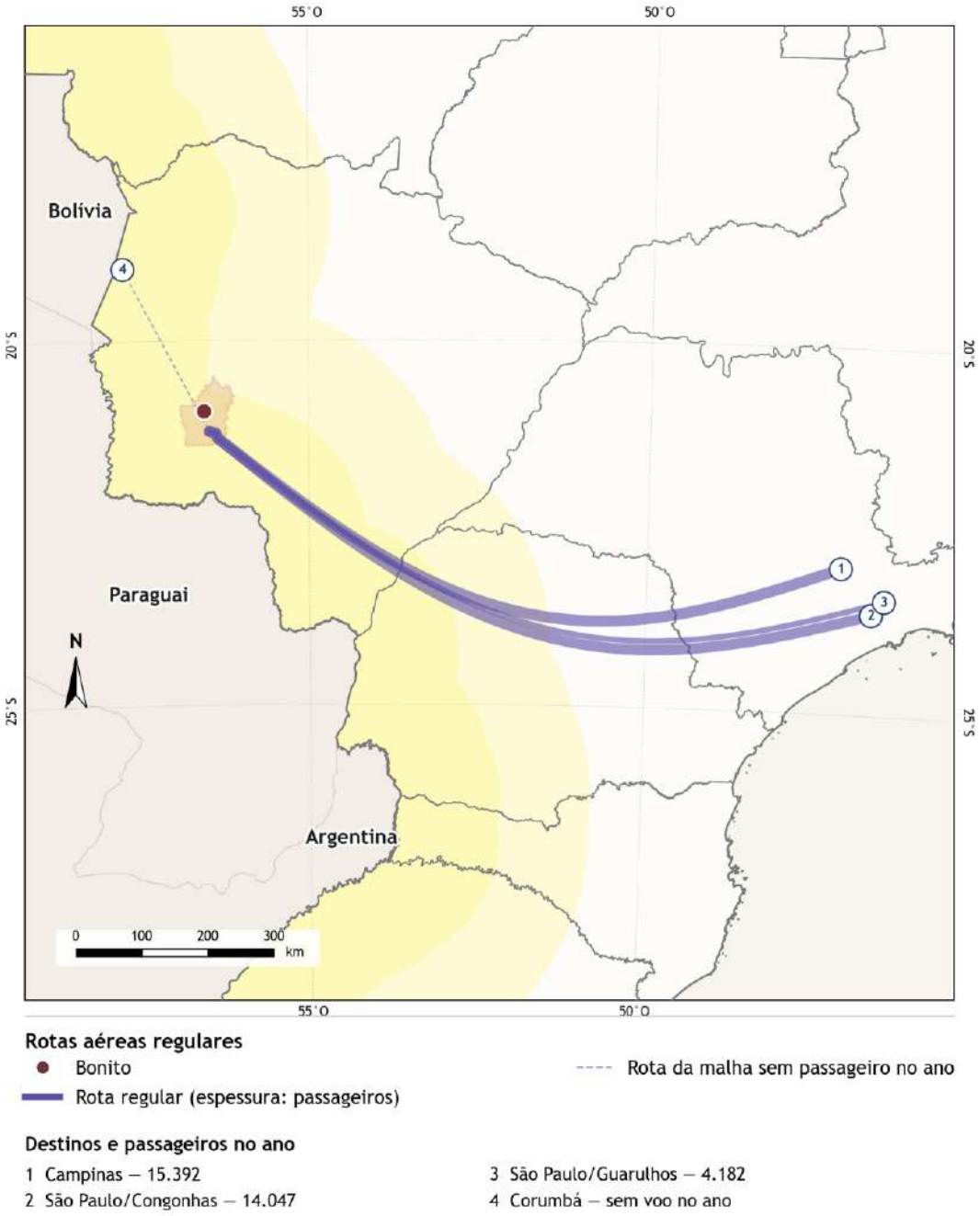
Figura 235 - Terminal aeroportuário de Bonito



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

A malha aérea regular de Bonito alcança 3 cidades, com 33.621 passageiros em 2025. Corumbá também consta na malha, mas não registrou passageiros no período analisado (ANAC, 2026). O Mapa 101 apresenta as cidades atendidas e o respectivo movimento anual.

Mapa 101 - Rotas aéreas regulares de Bonito em 2025



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ANAC (2026).

A ligação de maior movimento é com Campinas, que concentra 45,8% dos passageiros registrados (ANAC, 2026).

Na visita de campo, foram identificadas 15 ausências entre os 29 itens avaliados no aeroporto (Figura 236): painéis de partidas e chegadas, autoatendimento de check-in, voos internacionais, climatização, bebedouros, lixeiras na área de espera, loja de souvenir ou conveniência, caixa eletrônico, serviço de câmbio, guarda-volumes, CAT e permeabilidade visual.

Figura 236 - Serviços e orientação no aeroporto de Bonito

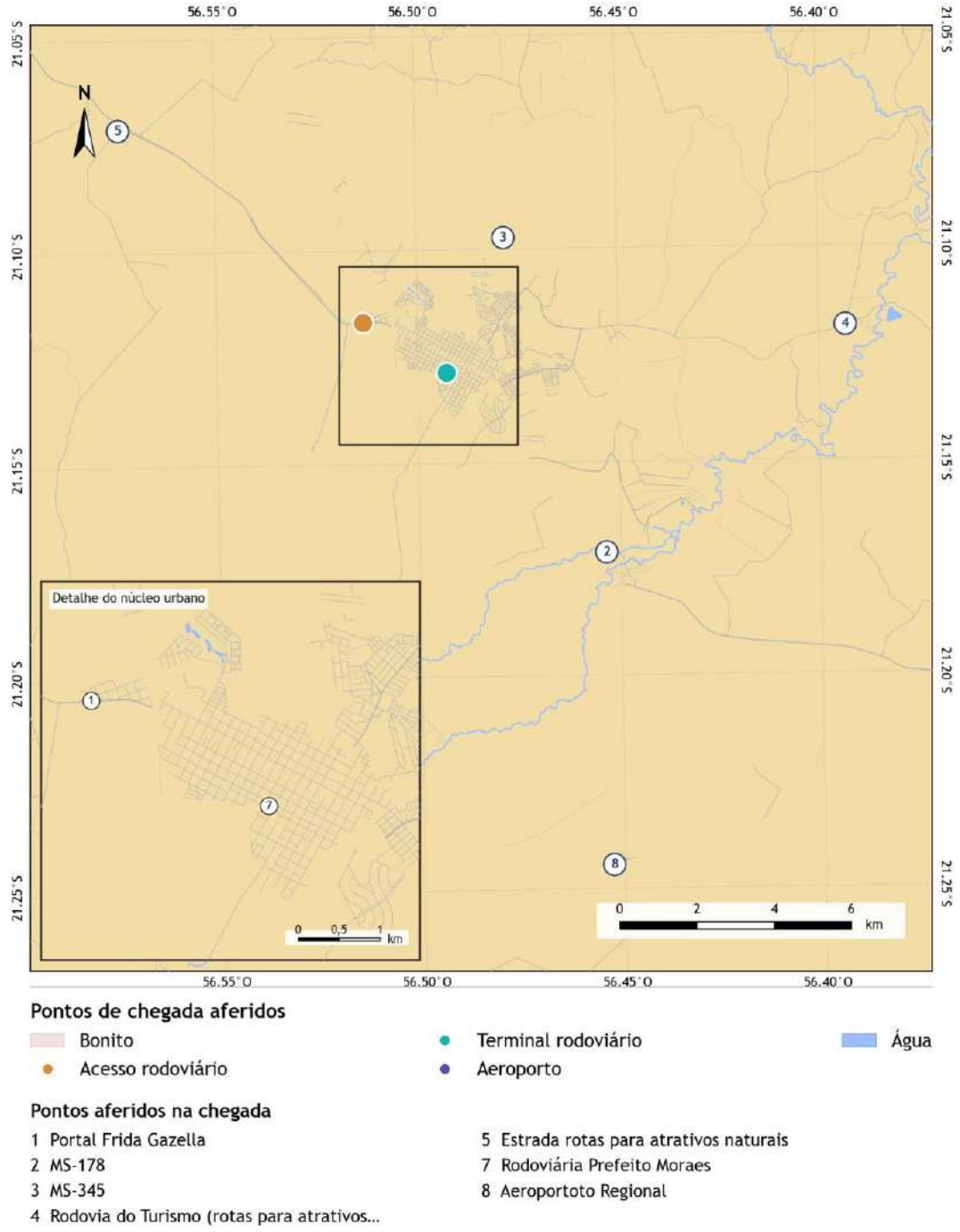


Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Três dessas ausências estão diretamente relacionadas à recepção de grupos turísticos: área para excursões e grupos, área para receptivos turísticos e sinalização específica. Em contrapartida, o terminal dispõe de locadora de veículos, recurso que apoia o deslocamento após a chegada ao destino.

O Mapa 102 localiza cada os pontos de chegada avaliados em campo.

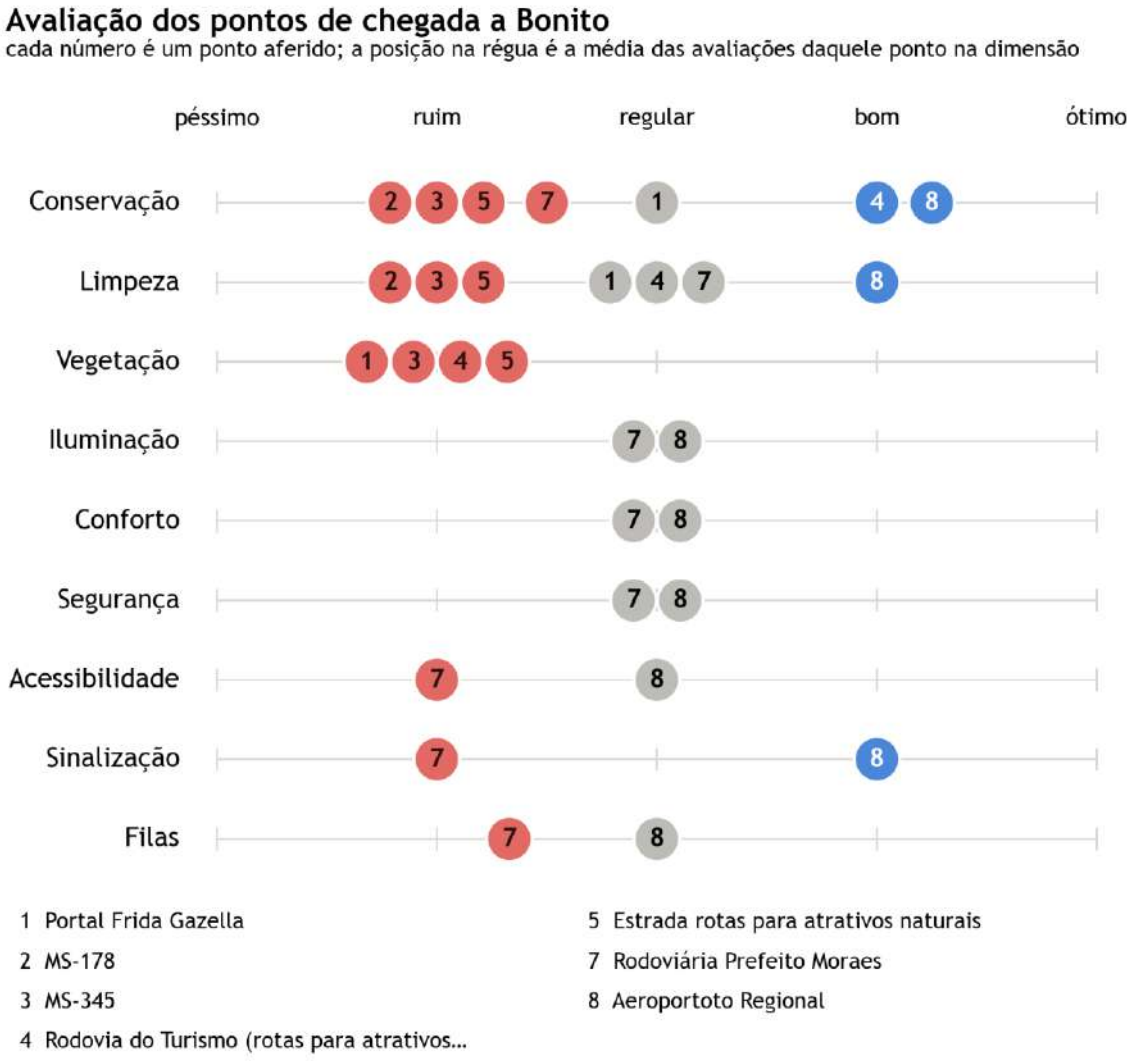
Mapa 102 - Pontos aferidos na chegada a Bonito



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

A Figura 237 apresenta a classificação atribuída a cada ponto, utilizando a mesma escala da ficha de campo. A numeração é mantida no mapa, na figura e nas fichas completas, permitindo relacionar a localização de cada ponto aos respectivos resultados da avaliação.

Figura 237 - Avaliação dos pontos de chegada a Bonito



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

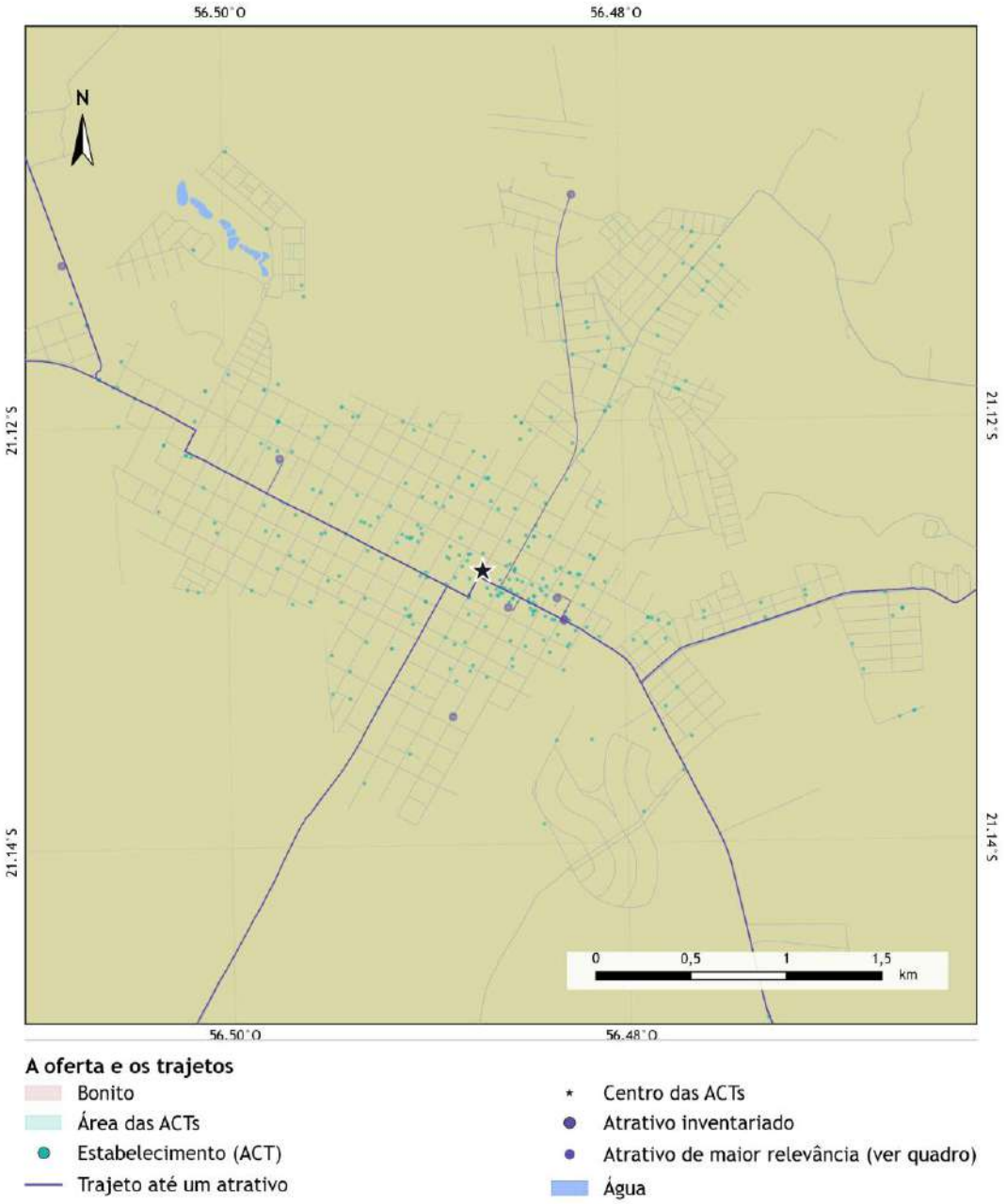
Nota: As escalas invertidas da ficha do terminal rodoviário (extensão das filas e sensação de segurança) foram normalizadas, de modo que valores mais elevados correspondam a melhores avaliações.

Considerando as médias obtidas nos pontos em que cada dimensão foi avaliada, os menores resultados são à vegetação (2,0), à acessibilidade (2,5) e às filas (2,7), enquanto segurança e conforto apresentam as maiores médias. A ausência de marcador não corresponde a uma avaliação baixa, mas indica que a dimensão não foi contemplada na ficha aplicada naquele ponto e, portanto, não recebeu nota.

4.1.12.2. Como o turista se desloca

Os 385 estabelecimentos georreferenciados das ACTs, que correspondem a uma amostra de metade dos registros do Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica, estão distribuídos em uma área de 1.345,2 km² (Mapa 103), e 91,4% deles se localizam a menos de cinco quilômetros do centro da oferta (Receita Federal, 2026). Os destinos considerados na modelagem dos trajetos apresentam distribuição territorial mais dispersa: são 37, entre 33 atrativos turísticos e quatro acessos ao município, como rodovias, aeroportos e portos, localizados, em média, a 12,3 km em linha reta do centro da oferta, e o mais distante está a 46,8 km. Dos 37 destinos, 36 tiveram rota traçada sobre a malha viária.

Mapa 103 - A oferta turística e os trajetos internos em Bonito



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

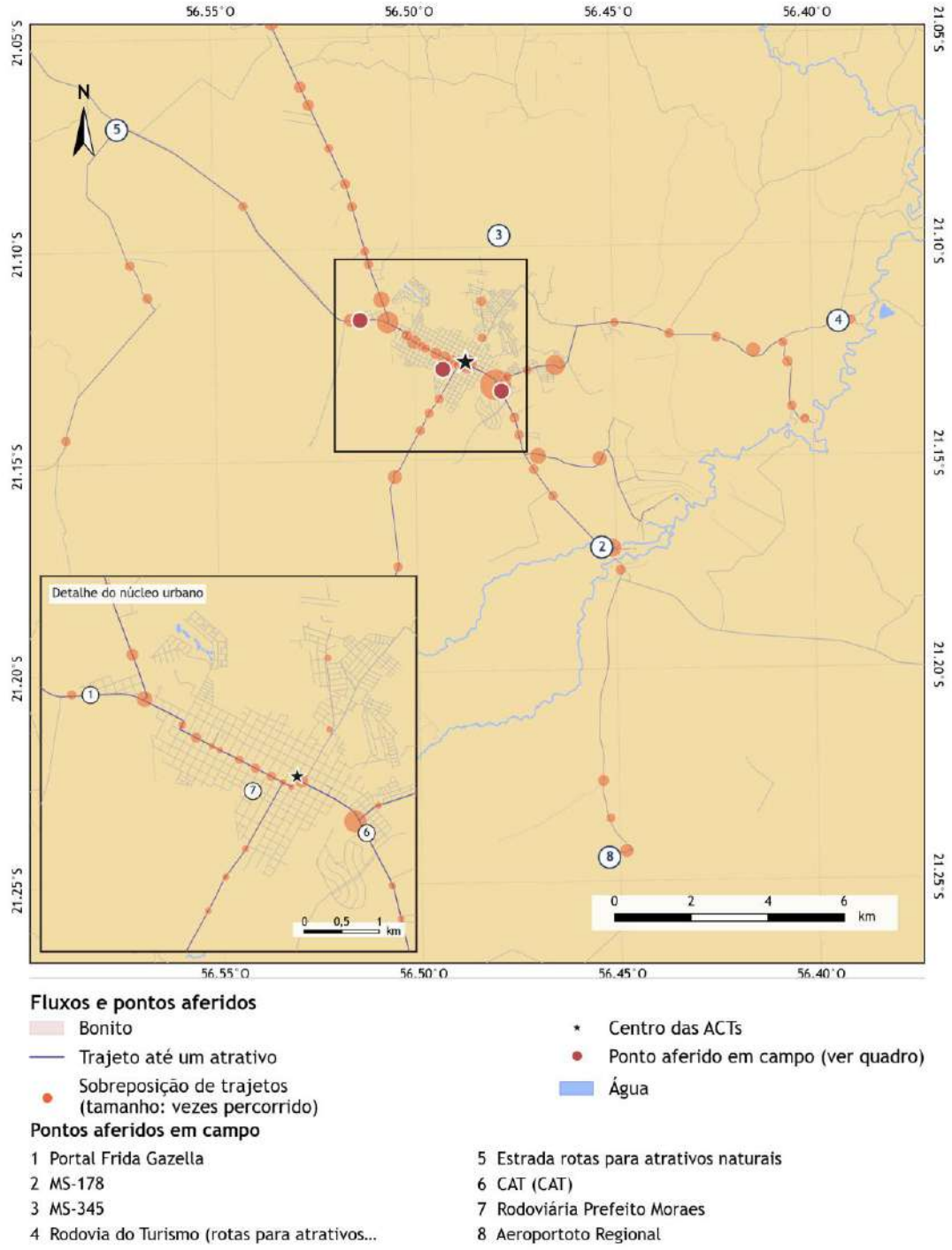
A diferença entre a concentração espacial dos serviços turísticos e a dispersão territorial amplia a necessidade de deslocamentos internos no destino entre a área de concentração da oferta e os diferentes pontos de visitação.

Os 36 trajetos considerados na análise totalizam 603,8 km pela malha viária, com extensão média de 16,8 km por percurso. Esse valor supera a distância média em linha reta dos 36 destinos com rota, de 12,7 km, uma vez que os trajetos acompanham o desenho da rede viária. A distribuição dos percursos não é uniforme: diferentes trajetos analisados convergem e compartilham determinados segmentos da rede.

O ponto de maior sobreposição reúne 16 dos 36 trajetos, e 28 dos 100 agrupamentos identificados apresentam frequência superior à média. Esses resultados identificam os segmentos de rede com maior recorrência dos trajetos analisados entre o centro da oferta e os atrativos considerados.

O Mapa 104 apresenta a relação entre agrupamentos de maior sobreposição e os pontos selecionados para avaliação de campo.

Mapa 104 - Sobreposição dos trajetos e pontos aferidos em Bonito



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

A Figura 238 reúne os resultados da avaliação realizada em campo para cada um desses pontos.

Figura 238 - Avaliação do ponto de circulação interna em Bonito



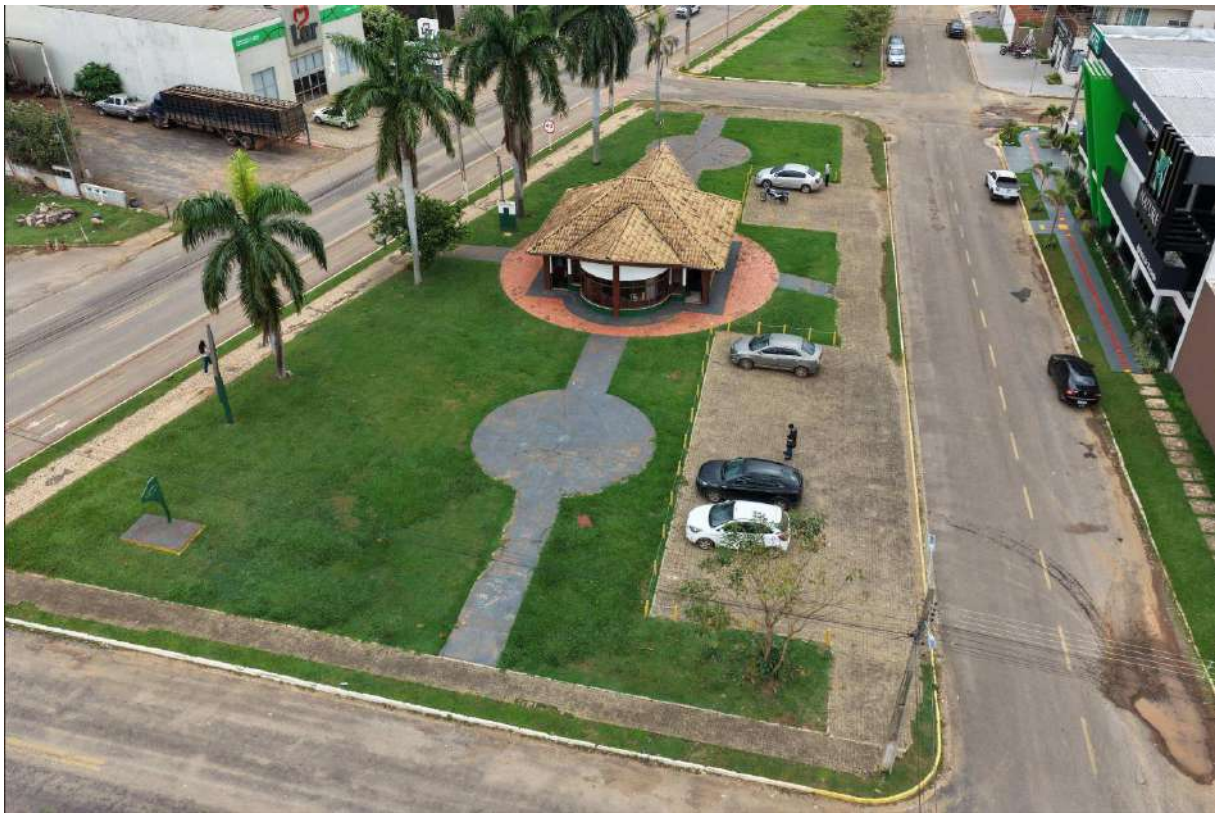
Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Nota: as escalas originalmente invertidas foram normalizadas, de modo que valores mais elevados correspondam a melhores avaliações

O único ponto de circulação interna contemplado pela Figura 239 fica no CAT, ainda em obras no momento da visita. A ficha avalia separadamente a via e o conjunto formado por calçada, travessia e acessibilidade. As três dimensões situam-se na faixa regular da escala utilizada, sem diferenças expressivas entre as avaliações.

Como a avaliação apresentada na Figura 238 contempla um único ponto, o resultado caracteriza especificamente esse local e não deve ser generalizado para o conjunto da malha viária interna do município.

Figura 239 - Centro de Atendimento ao Turista de Bonito, em obras no momento da visita



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Os seis pontos de circulação avaliados (Figura 240) estão localizados em vias de pista simples, com pavimentação asfáltica em cinco pontos e terra batida em um. As funções na malha incluem ligação local e arterial primária, enquanto dois acessos a atrativos não apresentam classificação funcional indicada na figura. Durante as visitas, foram observados veículos de carga em seis pontos; não foram registrados veículos de turismo. Como se trata de observação pontual, esses registros caracterizam as condições encontradas no momento do levantamento, sem representar a totalidade dos fluxos ao longo do tempo.

Figura 240 - Que via é essa: os pontos de circulação de Bonito

Que via é essa: os pontos de circulação de Bonito

o papel na malha vem da base cartográfica; pavimento e faixas, do levantamento em campo;
o fluxo e sua composição são o que a equipe registrou durante a visita ao ponto

	papel na malha	pavimento	fluxo	tráfego registrado na visita			
				leves	carga	coletivo	turismo
#1▫Portal Frida Gazella	local de ligação	Asfalto · 1 faixa	3	●	●	○	○
#2▫MS-178	arterial primária	Asfalto · 1 faixa	3	●	●	○	○
#3▫MS-345	–	Asfalto · 1 faixa	2	●	●	○	○
#4▫Rodovia do Turismo (rotas para atrativos naturais)	–	Asfalto · 1 faixa	1	●	●	○	○
#5▫Estrada rotas para atrativos naturais	–	Terra batida · 1 faixa	2	●	●	○	○
#6▫CAT	arterial primária	Asfalto · 1 faixa	3	●	●	○	○

● registrado na visita ○ não registrado fluxo: intensidade na hora da visita, de 1 a 5

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo e de OpenStreetMap (2026).

Nota: O tráfego registrado corresponde a uma observação pontual; a ausência de registro de determinado tipo de veículo não significa que ele não circule pela via.

Alguns dos aspectos registrados sobre as vias internas podem ser visualizados na Figura 241.

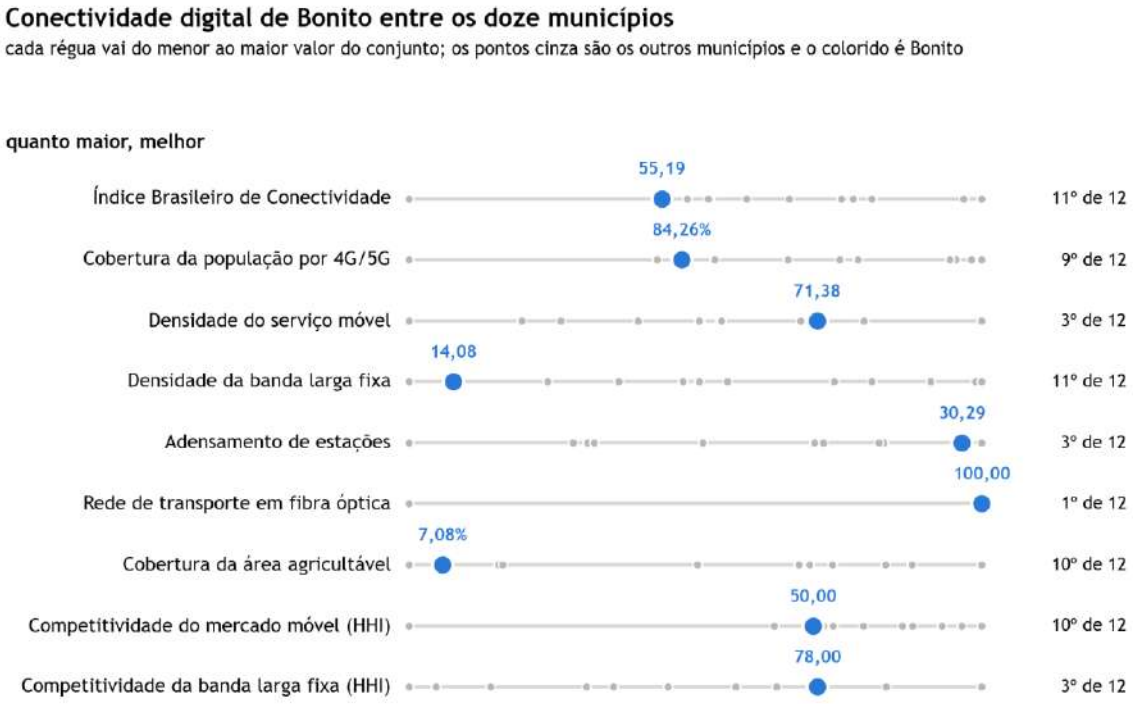
Figura 241 - Vias internas de Bonito



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

A Figura 242 apresenta a posição de Bonito entre os 12 municípios analisados nos indicadores de conectividade digital. O município dispõe de rede de transporte em fibra óptica, condição comum a 11 dos 12 municípios, mas fica abaixo da metade do conjunto no Índice Brasileiro de Conectividade, na cobertura da população por redes 4G/5G, na densidade da banda larga fixa e na cobertura da área agricultável (ANATEL, 2026).

Figura 242 - Conectividade digital de Bonito entre os 12 municípios



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ANATEL (2026).

Nota: Competitividade (HHI): inverso do índice de Herfindahl-Hirschman; valor maior indica mercado mais competitivo.

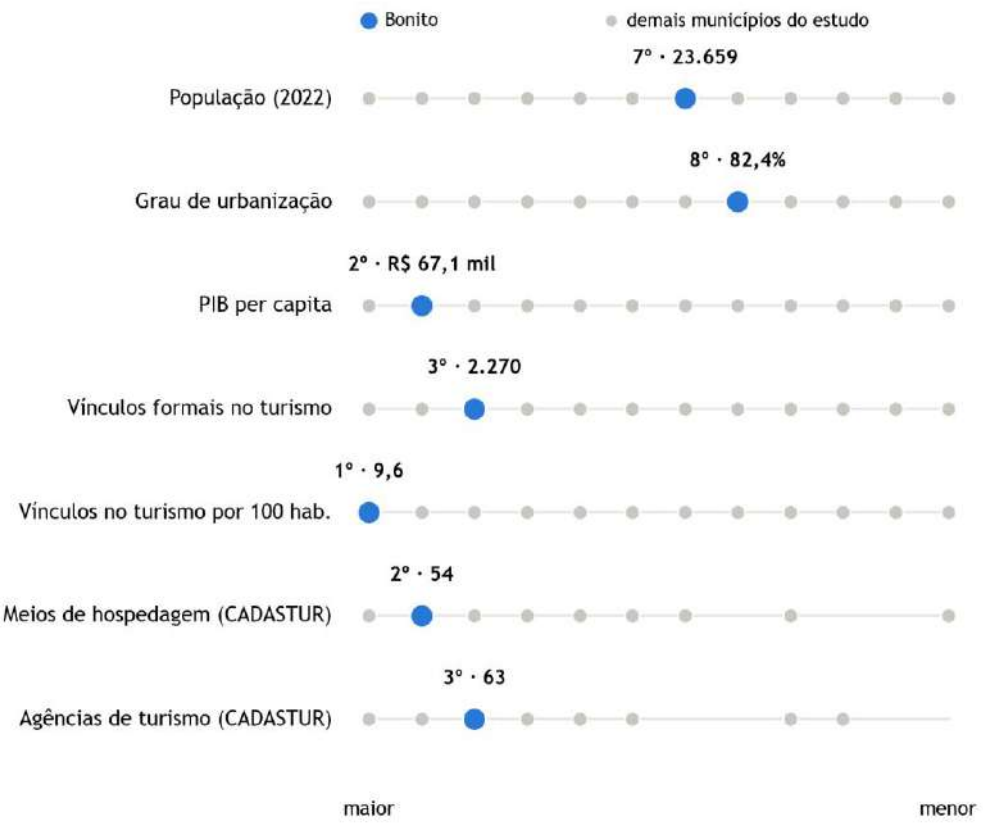
Para o visitante, a conectividade também se traduz em acesso a serviços de transporte. Nenhuma das plataformas nacionais de transporte por aplicativo consultadas inclui o Bonito em sua lista de cidades atendidas (99 Tecnologia, 2026; Uber, 2026), e não foi identificado aplicativo local de mobilidade durante o levantamento. Nos pontos de chegada, a visita de campo registrou ponto de táxi na rodoviária e no aeroporto, além de locadora de veículos no terminal aeroportuário.

4.1.12.3. Bonito no contexto regional

Bonito constitui o principal polo de ecoturismo e de turismo de águas cristalinas do país e integra o eixo de fronteira seca e Serra da Bodoquena, que o liga a Ponta Porã, Jardim e Porto Murtinho pela malha estadual. O centro urbano concentra hospedagem, alimentação e serviços e distribui os visitantes para atrativos situados em áreas rurais, como a Gruta do Lago Azul, o Rio Sucuri, o Rio da Prata e o Buraco das Araras. O município integra a região turística Bonito / Serra da Bodoquena (MTur, 2026).

Entre os 12 municípios analisados (Figura 243), Bonito ocupa a primeira posição em vínculos formais no turismo por habitante; a segunda em PIB per capita e número de meios de hospedagem; a terceira em vínculos formais nas ACTs e número de agências de turismo; a sétima em população; e a oitava em grau de urbanização (IBGE, 2023d, 2025; RAIS, 2025; CADASTUR, 2022).

Figura 243 - Posição de Bonito entre os 12 municípios do estudo



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em IBGE (Censo 2022 e PIB dos Municípios), RAIS e CADASTUR.

4.1.12.4. Gargalos e potenciais

O deslocamento entre o centro e os atrativos rurais depende de veículo próprio, transfer ou excursão, e as mesmas vias atendem ao transporte de cargas, o que torna os anéis viários previstos relevantes também para a circulação turística.

Nos dois pontos de desembarque avaliados (Figura 244), oito itens não foram identificados em nenhum dos locais: CAT, informações turísticas, indicação dos atrativos, QR Code, piso tátil, linhas de ônibus urbano, área de embarque por aplicativo de transporte e estacionamento para ônibus de turismo. O CAT do município fica fora desses pontos e estava em obras no momento da visita de campo. A recorrência dessas

ausências ou da falta de aferição positiva evidencia lacunas comuns aos pontos de chegada avaliados, devendo ser interpretada no limite dos itens contemplados pelas fichas de campo.

Em contrapartida, os dois pontos de chegada dispõem de telefonia móvel e ponto de táxi, e foram identificados recursos adicionais distribuídos entre eles, como Wi-Fi público, balcão de informações, sanitário acessível, vagas reservadas para pessoas com deficiência, atendimento prioritário e locadora de veículos. Soma-se a esse conjunto a ligação aérea regular. Esses elementos constituem uma base existente para qualificar a orientação, a mobilidade e o atendimento ao visitante, sem eliminar as lacunas identificadas no levantamento.

Figura 244 - O que o visitante encontra ao desembarcar em Bonito



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Entre os itens contemplados nas fichas dos pontos de circulação (Figura 245), não houve registro de rampa, piso tátil, sinalização para pedestres, iluminação para pedestres, semáforo sonoro, ponto de ônibus e ponto de táxi. A recorrência dessas ausências nos pontos em que os itens foram aferidos evidencia fragilidades na infraestrutura destinada à circulação, à orientação e ao apoio ao usuário.

Figura 245 - O que a via oferece a quem circula por Bonito



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

A oferta consolidada de ecoturismo e de turismo de aventura, apontada no Produto 3, e a proximidade com outros municípios da região turística ampliam as possibilidades de produtos integrados de natureza na Serra da Bodoquena.

4.1.12.5. Obras e intervenções previstas

Em Bonito, combinam-se obras estaduais no anel viário e no aeroporto com as propostas da revisão do Plano Diretor 2026–2036, e as informações provêm de fontes documentais, uma vez que a gestão municipal não participou das entrevistas (Quadro 30).

Quadro 30 - Empreendimentos e intervenções que incidem sobre o acesso e a circulação em Bonito (MS)

Empreendimento	Esfera	Situação	Investimento	Fonte
Anel Viário de Bonito, Ramo Sul: MS-382 × MS-178 (7,6 km)	Estadual	Licitação homologada	R$ 51,2 milhões	Mato Grosso do Sul, 2025a
Anel Viário Norte: MS-345 × MS-178	Municipal	Estudos de viabilidade e traçado previstos	Não definido	Bonito, 2026
Mobilidade rural e estradas-parque, com eixo na MS-345	Municipal	Diretriz, sem cronograma	Não especificado	Bonito, 2026
Ruas de pedestres na Rua Pilad Rebuá e na Praça da Liberdade	Municipal	Previstas, por urbanismo tático	Não definido	Bonito, 2026
Plano Municipal de Sinalização Urbana e Rural, bilíngue	Municipal	Previsto, sem cronograma	Não definido	Bonito, 2026
Rede cicloviária contínua, com integração da ciclovia da MS-178	Municipal	Diretriz, sem cronograma	Não definido	Bonito, 2026
Reforma do terminal de passageiros do Aeroporto Regional de Bonito (CE nº 096/2026)	Estadual	Licitação aberta em 29 jul. 2026	R$ 682 mil	Mato Grosso do Sul, 2026b

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base nas fontes indicadas na última coluna.

O Anel Viário Sul, que liga a MS-382 a MS-178 em 7,6 km, teve a licitação homologada, com investimento de R$ 51,2 milhões (Mato Grosso do Sul, 2025a), e o Anel Viário Norte encontra-se em fase de estudos previstos no Plano Diretor (Bonito, 2026). No aeroporto regional, a reforma do terminal de passageiros está em licitação, com R$ 682 mil (Mato Grosso do Sul, 2026b).

A revisão do Plano Diretor concentra as propostas de mobilidade ativa e de orientação do visitante: ruas de pedestres no centro, implantadas por urbanismo tático, rede cicloviária contínua integrada à ciclovia da MS-178 e plano de sinalização urbana e rural bilíngue, todas sem cronograma definido (Bonito, 2026).

4.1.13. Corumbá (MS)

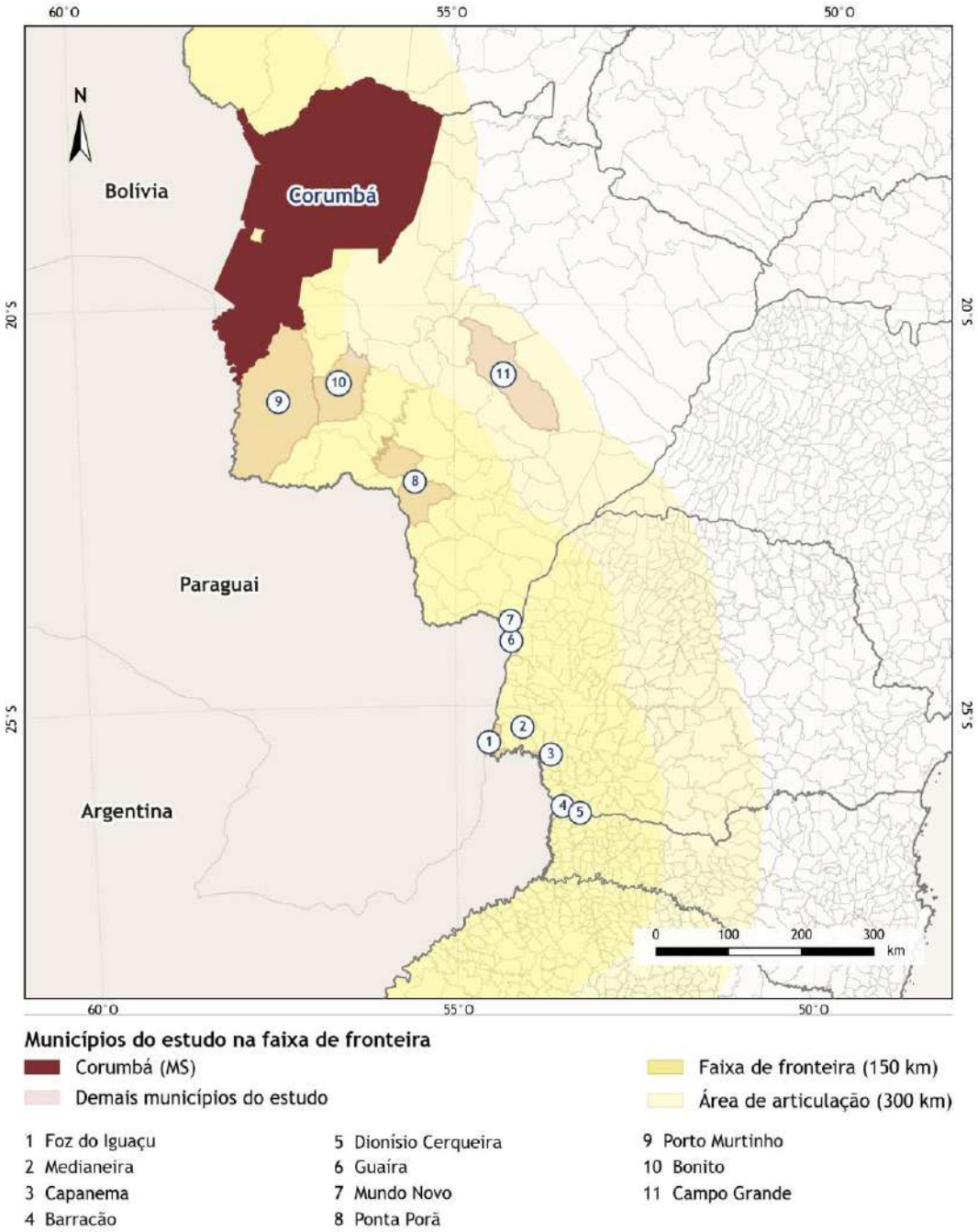
Corumbá reúne 96.268 habitantes e área territorial de 64.432,4 km², com 92,4% residentes em área urbana (IBGE, 2023d). No Mapa do Turismo Brasileiro, o município

encontra-se classificado como município turístico (MTur, 2026)[25]. Corumbá registra ainda 1.339 vínculos formais nas ACTs (RAIS, 2025) e conta com 31 meios de hospedagem cadastrados no CADASTUR (CADASTUR, 2026).

O Mapa 105 situa Corumbá na porção noroeste do Mato Grosso do Sul, a 307 km de Campo Grande em linha reta. O município constitui a sede de sua própria Região Geográfica Imediata, inserida na Região Geográfica Intermediária de Corumbá (IBGE, 2017) e está localizado na faixa de fronteira internacional, com limite territorial junto à Bolívia. Entre os demais municípios do estudo, Bonito é o mais próximo por via rodoviária, com tempo estimado de deslocamento entre 4 h 26 min e 5 h 17 min (OpenStreetMap, 2026).

25 Por se tratar de uma ferramenta dinâmica, sujeita a atualizações, recomenda-se consultar a versão vigente para confirmar a categoria no momento da leitura.

Mapa 105 - Os 12 municípios na faixa de fronteira, com Corumbá (MS) em destaque



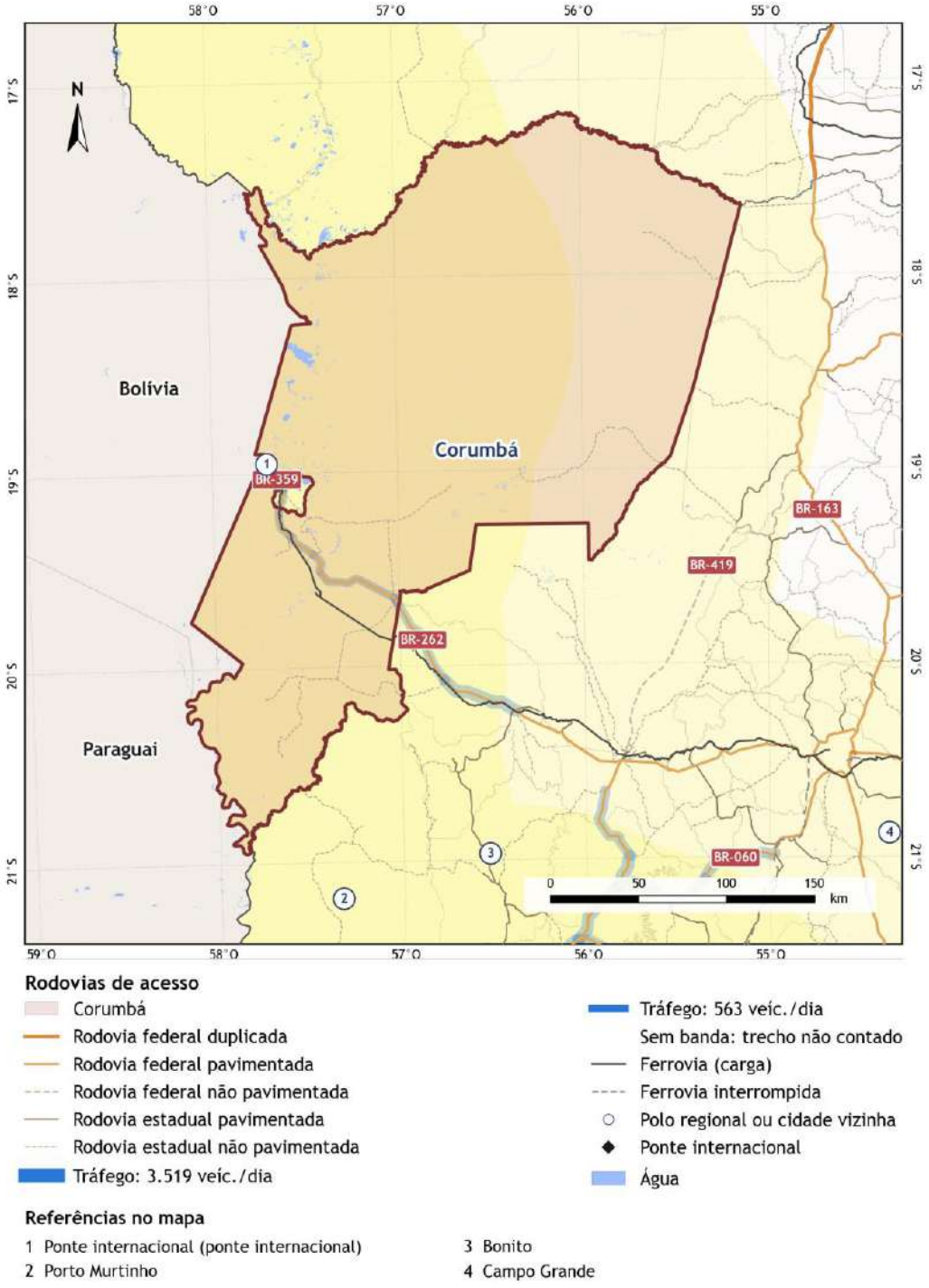
Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em IBGE (malha municipal 2025 e polígono da Faixa de Fronteira de 150 km).

4.1.13.1. Como o turista chega

Entre os modos de chegada analisados, Corumbá dispõe de acesso rodoviário, travessia internacional terrestre e modal aeroviário (DNIT, 2026b; ANTT, 2025; ANAC, 2026); a infraestrutura hidroviária alcança o município, mas sem função regular de chegada (ANTAQ, 2026). Não há transporte ferroviário de passageiros, embora a linha de carga alcance o território.

O Mapa 106 apresenta os principais acessos rodoviários ao município. A BR-262 percorre 112,9 km no território municipal, e a BR-359, 11,5 km. As 12 rodovias estaduais que atravessam o município somam outros 594,3 km (DNIT, 2026b).

Mapa 106 - Rodovias de acesso a Corumbá



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em DNIT, SNV e CIDE.

Na BR-262, o levantamento registra 1.439 veículos por dia em um dos trechos analisados, dos quais 550 são veículos comerciais, correspondendo a 38% do fluxo total (DNIT, 2026a). A participação expressiva de veículos comerciais evidencia a coexistência do transporte de cargas com os demais fluxos rodoviários no principal eixo de acesso ao município. No recorte representado no Mapa 106, o maior volume informado chega a 3.519 veículos por dia. A Figura 246 apresenta uma imagem de divulgação do destino de Corumbá.

Figura 246 - Divulgação do destino turístico de Corumbá



Fonte: foto de André Dib (Corumbá, [2026]).

O Quadro 31 apresenta a qualificação das quatro vias de chegada ao município quanto ao tipo de pista, à manutenção, ao acostamento, à iluminação e à sinalização.

Quadro 31 - Qualificação das vias de chegada a Corumbá

Ponto	Pista	Manutenção	Acostamento	Iluminação	Sinalização de trânsito	Sinalização de turismo	Sinalização para pedestres
#1 BR-262	Asfalto, simples	4 de 5	Não	Sim	só vertical	Não	Não
#2 Portal	Asfalto, simples	3 de 5	Não	Sim	só vertical	Não	—
#3 Anel Viário (consórcio Guaicurus)	Asfalto, simples	3 de 5	Sim	Não	vertical e horizontal	Sim	—
#6 Centro urbano, rodovia de acesso a fronte…	Paralelepípedo, simples	3 de 5	Não	Sim	vertical e horizontal	Não	Não

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Nota: O travessão indica item que o formulário não cobriu naquele ponto: a sinalização para pedestres, por exemplo, só é perguntada onde há calçada.

A manutenção das vias avaliadas varia entre 3 e 4 em uma escala de 1 a 5. A sinalização turística foi identificada apenas no Anel Viário; nos outros três pontos não houve registro desse recurso de orientação. A Figura 247 reúne registros das vias externas avaliadas para quem chega de carro.

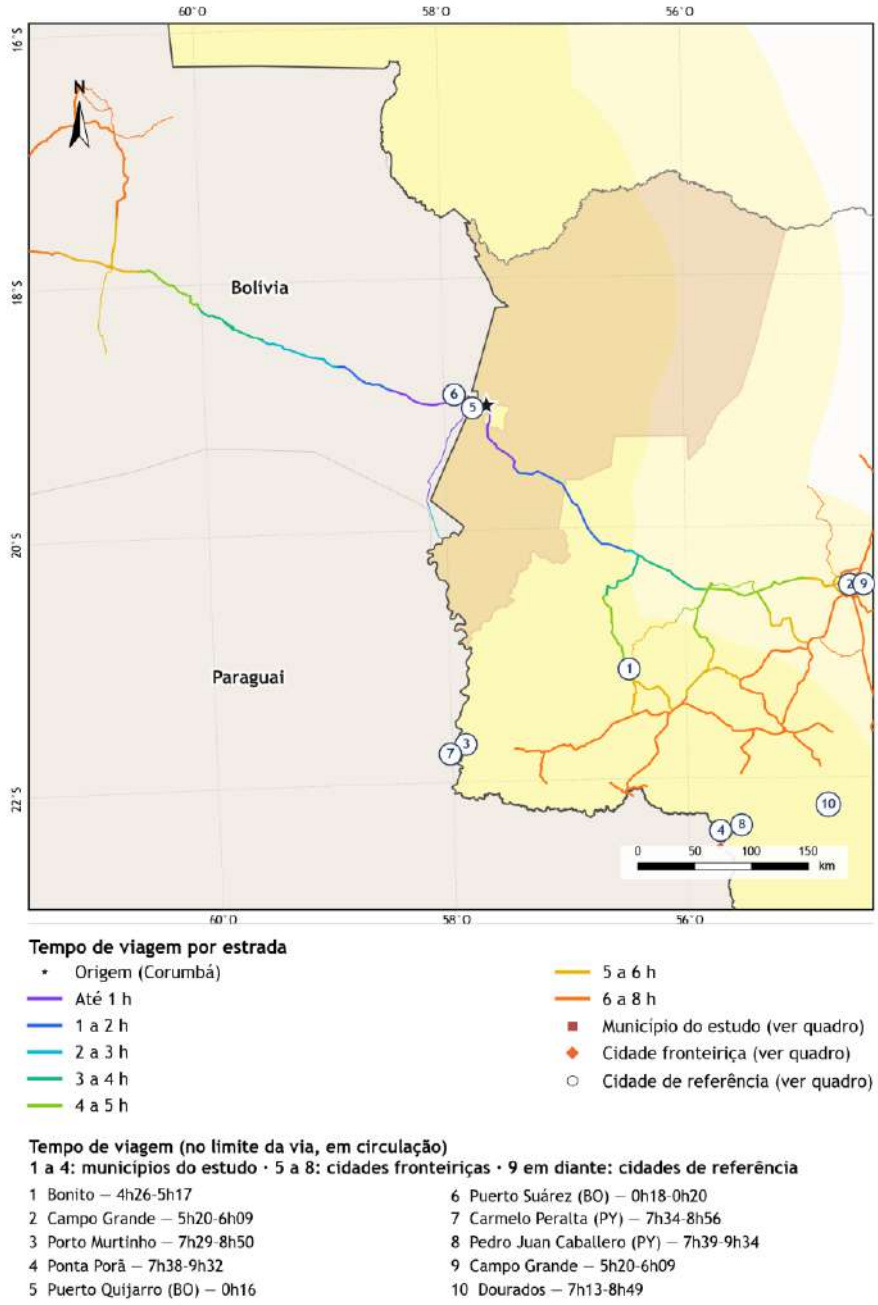
Figura 247 - Vias externas de Corumbá



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

O Mapa 107 representa a malha viária segundo tempos estimados de deslocamento, enquanto a tabela associada apresenta os resultados detalhados por destino. Cada percurso foi calculado duas vezes sobre a malha viária do OpenStreetMap (2026), uma considerando os limites de velocidade sinalizados e outra utilizando as velocidades estimadas de circulação. A comparação entre os dois cenários estabelece uma faixa de tempo para cada percurso.

Mapa 107 - Tempo de viagem por estrada desde Corumbá



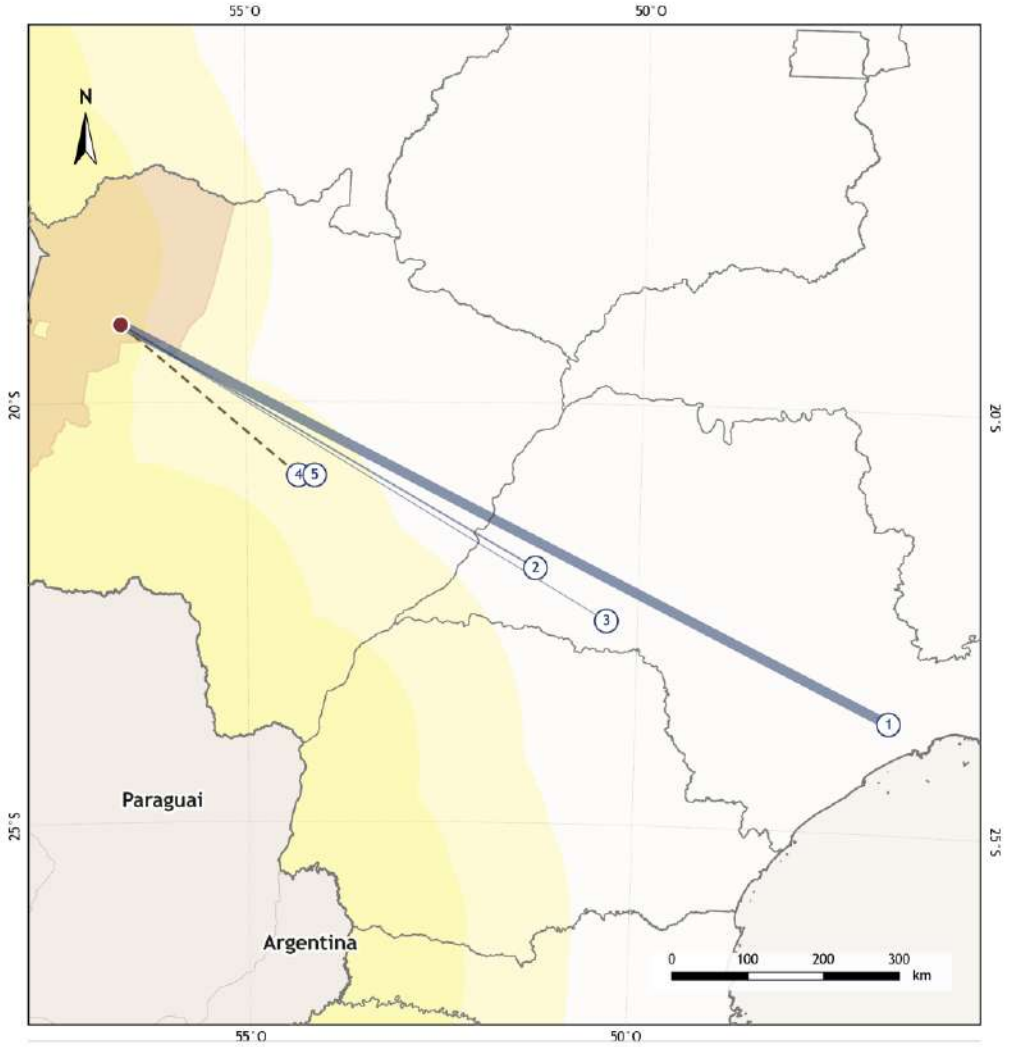
Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em OpenStreetMap.

Considerando o limite de até duas horas de deslocamento, o alcance rodoviário não contempla nenhum outro município do estudo. O deslocamento até Campo Grande, por sua vez, varia entre 5 h 20 min e 6 h 09 min.

No contexto transfronteiriço, Puerto Quijarro, na Bolívia, está a aproximadamente 16 minutos por estrada, enquanto Puerto Suárez, na Bolívia, está entre 18 e 20 minutos de percurso, desconsiderados os tempos de espera nos postos de controle e nas aduanas.

Em 2025, foram emitidas 8.705 passagens de ônibus interestaduais com origem ou destino em Corumbá, distribuídas em três ligações diretas. As três ligações concentram 100% desse total (ANTT, 2025), conforme detalhado no Mapa 108.

Mapa 108 - Ligações diretas por ônibus a partir de Corumbá



Ligações por ônibus

- Corumbá
- Ligação direta (espessura: passagens)
- Demais ligações diretas (sem número)
- Linha estadual (oferta ClickBus, partidas/dia)
- Linha internacional (oferta do terminal)
- Seta na moldura: ligação fora do recorte
- Faixa de fronteira (150 km)

Ligações com serviço regular levantado

1 São Paulo/SP – 8.396 passagens
2 Presidente Prudente/SP – 272 passagens
3 Assis/SP – 37 passagens
4 Campo Grande – 6 partidas/dia
5 Campo Grande – 6 partidas/dia

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ANTT (bilhetagem 2025) e ClickBus (oferta, setembro de 2026).

Na distribuição das passagens interestaduais registradas pela ANTT, São Paulo concentra 100,0% do movimento. O terminal rodoviário de Corumbá também foi avaliado em campo e pode ser visualizado na Figura 248.

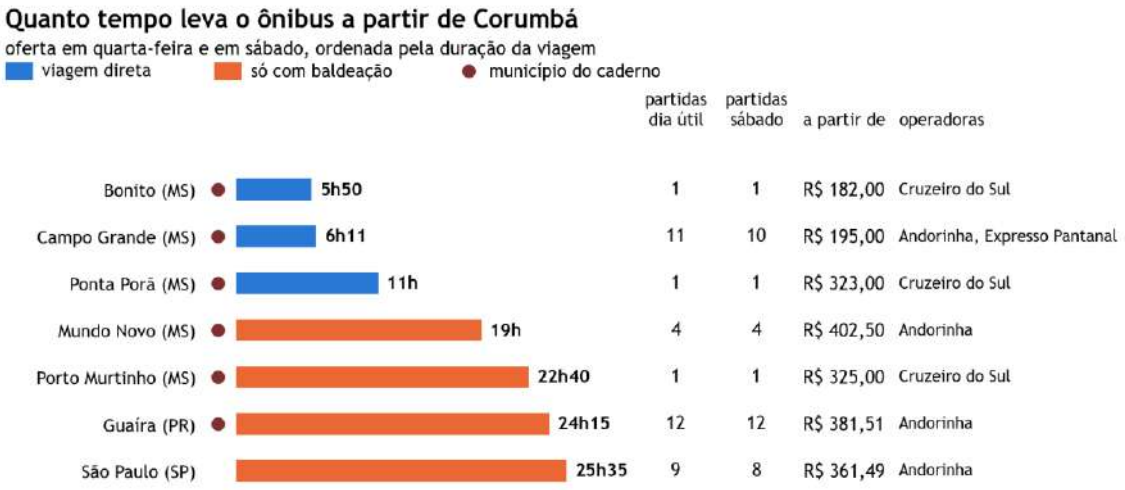
Figura 248 - Infraestrutura de acesso turístico: rodoviária de Corumbá



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

A Figura 249 apresenta as características das viagens de ônibus disponíveis para venda a partir de Corumbá, na plataforma consultada em setembro de 2026 (ClickBus, 2026b). Diferentemente do Mapa 108, que representa o movimento de passageiros interestaduais registrados em 2025, a figura reúne a oferta disponível no momento da consulta, incluindo as viagens diretas e as que exigem baldeação. Nenhuma das ligações diretas apresentadas tem duração inferior a quatro horas.

Figura 249 - Viagens de ônibus à venda a partir de Corumbá, por destino



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ClickBus (setembro de 2026).

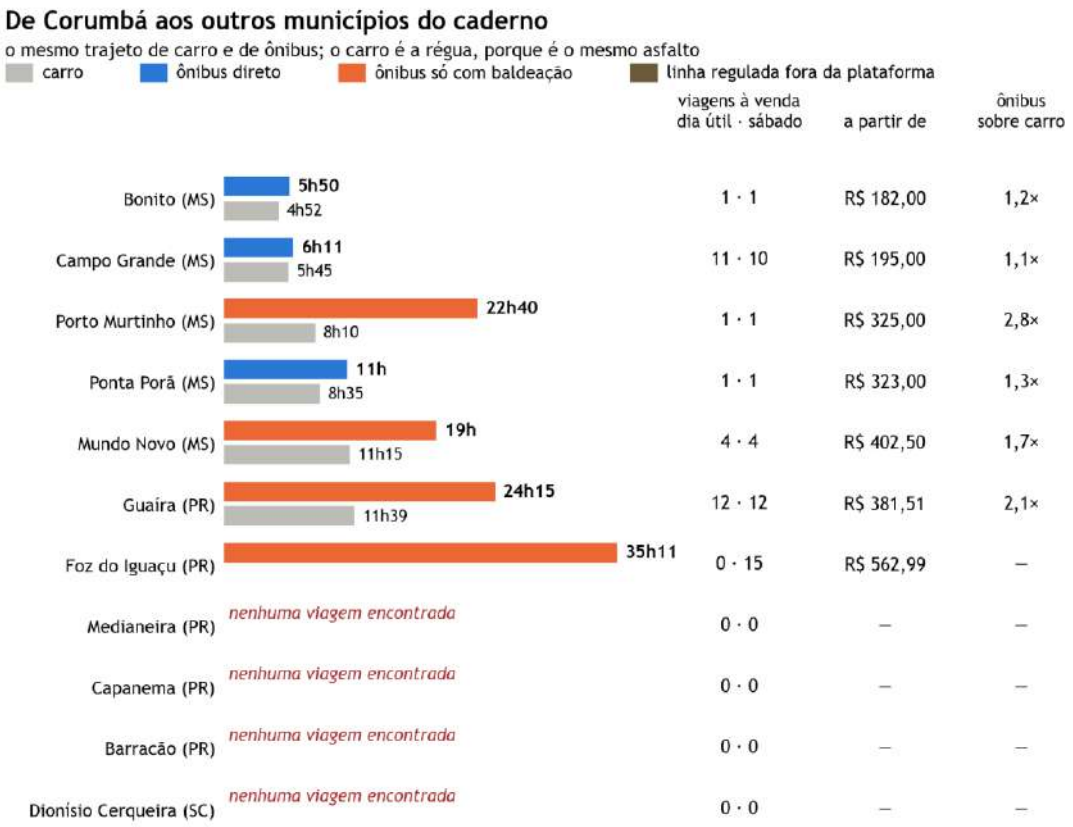
Nota: Preço da tarifa mais barata encontrada, com taxa de embarque.

Nas viagens de longa distância, os destinos também se diferenciam pela frequência das partidas. Campo Grande dispõe de 11 partidas em dia útil, com 6 h 11 min de viagem, e Bonito, de apenas uma.

4.1.13.1.1. A ligação com os municípios analisados

Entre os 11 municípios do estudo (Figura 250), nenhum apresenta conexão por ônibus com duração inferior a uma hora. A ligação mais rápida é com Bonito, com uma partida diária e tempo aproximado de percurso de 5 h 50 min, frente aos 4 h 26 min a 5 h 17 min de deslocamento de carro. Para os dez municípios restantes, a oferta encontrada na plataforma consultada em setembro de 2026 apresenta diferentes condições de conexão e disponibilidade: dois dispõem de ligação direta; quatro são acessíveis mediante baldeação; e, para quatro, não foram encontradas viagens nas datas pesquisadas (ClickBus, 2026b).

Figura 250 - Tempo de viagem de Corumbá aos outros municípios do estudo



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ClickBus (oferta, setembro de 2026) e em isócronas sobre a malha do OpenStreetMap.

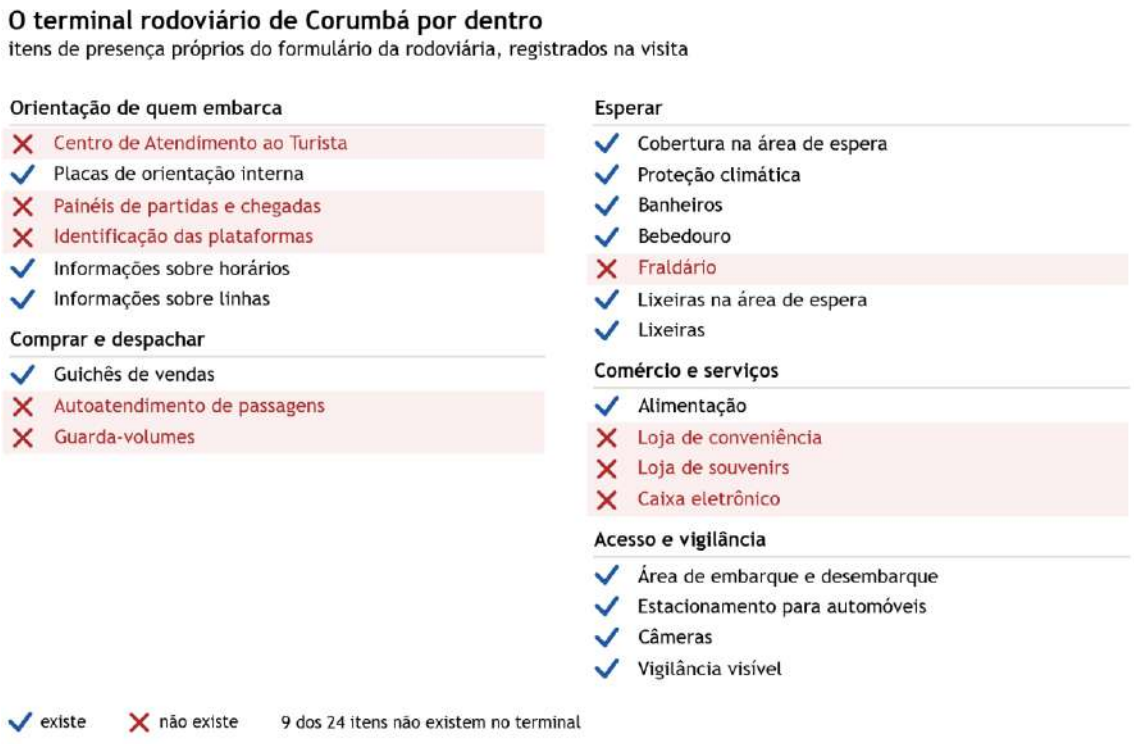
Na consulta realizada, não foram encontradas viagens para Medianeira, Capanema, Barracão e Dionísio Cerqueira em nenhuma das duas datas consultadas. No sentido contrário, a plataforma ofereceu viagens de Medianeira para Corumbá na quarta-feira, com baldeação (ver seção 4.1.3).

Para Porto Murtinho, o deslocamento por ônibus exige baldeação e resulta em aproximadamente 22 h 40 min de viagem, enquanto o percurso de carro leva de 7 h 29 min a 8 h 50 min. A ausência de conexão direta amplia o tempo total ao incorporar o deslocamento até o ponto de conexão e o período de espera entre os serviços. Nas ligações diretas, a duração da viagem de ônibus varia de 1,1 vez o tempo de carro, para Campo Grande, a 1,3 vez, para Ponta Porã (11 h de ônibus; no sentido inverso, a viagem

leva 13 h 35 min, e a relação é de 1,6 vez). Para Porto Murtinho, onde há baldeação, essa relação chega a 2,8 vezes.

No terminal rodoviário do município (Figura 251), a visita de campo identificou, informações sobre horários e linhas entre os elementos de orientação. Quanto às condições de acesso e segurança, foram registrados área específica para embarque e desembarque, estacionamento para automóveis, câmeras de monitoramento e presença visível de profissionais de segurança.

Figura 251 - Serviços e orientação no terminal rodoviário de Corumbá



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Na visita de campo, não foram registrados nove dos itens avaliados: CAT, painéis de partidas e chegadas, identificação das plataformas, autoatendimento de passagens, guarda-volumes, fraldário, loja de conveniência, loja de souvenirs e caixa eletrônico. A Figura 252 reúne registros de aspectos internos do terminal rodoviário de Corumbá.

Figura 252 - Aspectos internos do terminal rodoviário de Corumbá

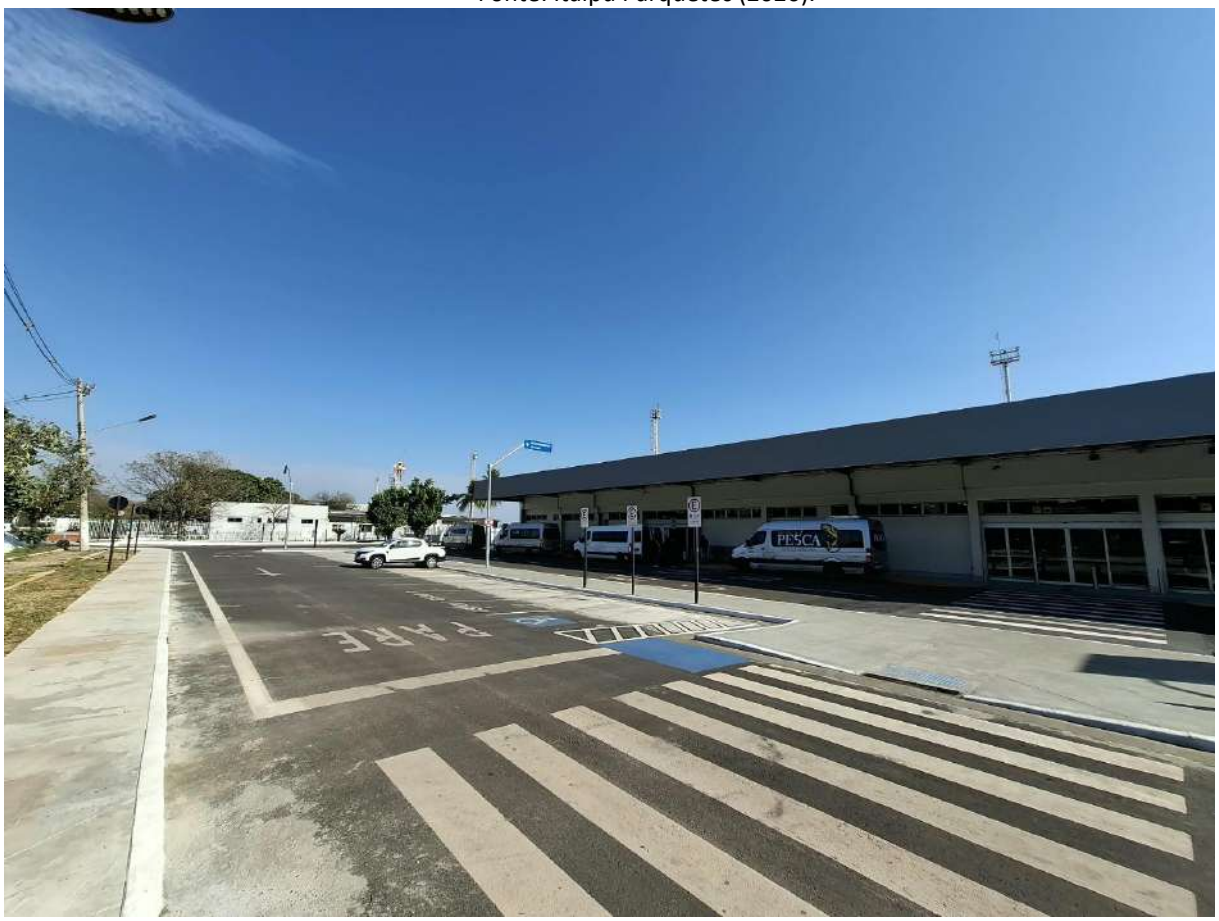


Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Embora não inviabilizem o embarque, essas ausências reduzem as condições de permanência e de apoio ao usuário no terminal. As principais lacunas concentram-se na informação para embarque, na orientação turística e em serviços complementares ao passageiro, como guarda-volumes, fraldário e caixa eletrônico. Além do transporte rodoviário, Corumbá dispõe de terminal aeroportuário com operação regular de passageiros (Figura 253). Essa infraestrutura amplia as possibilidades de acesso ao município e sua conexão com outros destinos.

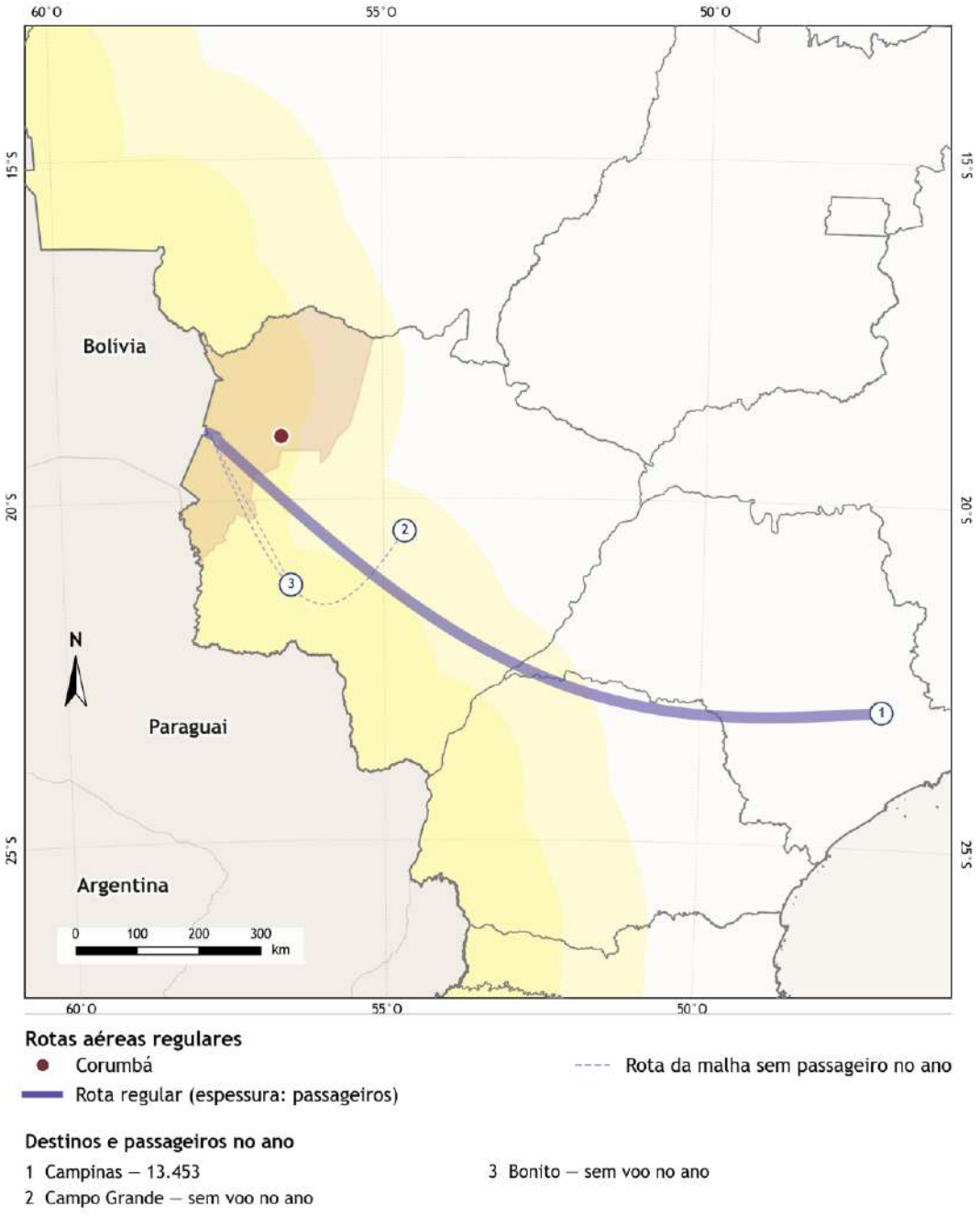
Figura 253 - Terminal aeroportuário de Corumbá

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).



Em 2025, a malha aérea regular de Corumbá registrou 13.453 passageiros em uma ligação com movimento no ano. Campo Grande e Bonito também constam na malha, mas não registraram passageiros no período analisado (ANAC, 2026). O Mapa 109 apresenta a cidade atendida e o respectivo movimento de passageiros.

Mapa 109 - Rotas aéreas regulares de Corumbá em 2025

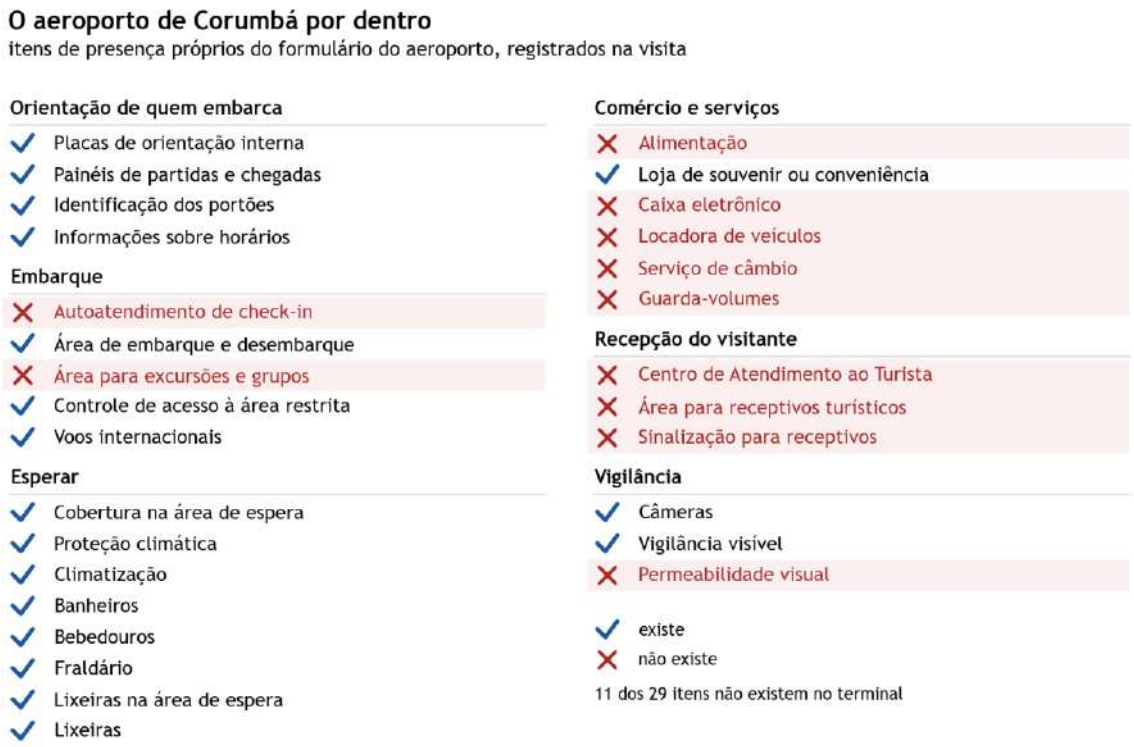


Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ANAC (2026).

A única ligação aérea com passageiros registrados em 2025 é Campinas (ANAC, 2026). Na visita de campo, foram identificadas 11 ausências entre os 29 itens avaliados

no aeroporto (Figura 254). Entre elas, estão os seguintes itens: autoatendimento de check-in, alimentação, caixa eletrônico, locadora de veículos, serviço de câmbio, guarda-volumes, CAT e permeabilidade visual.

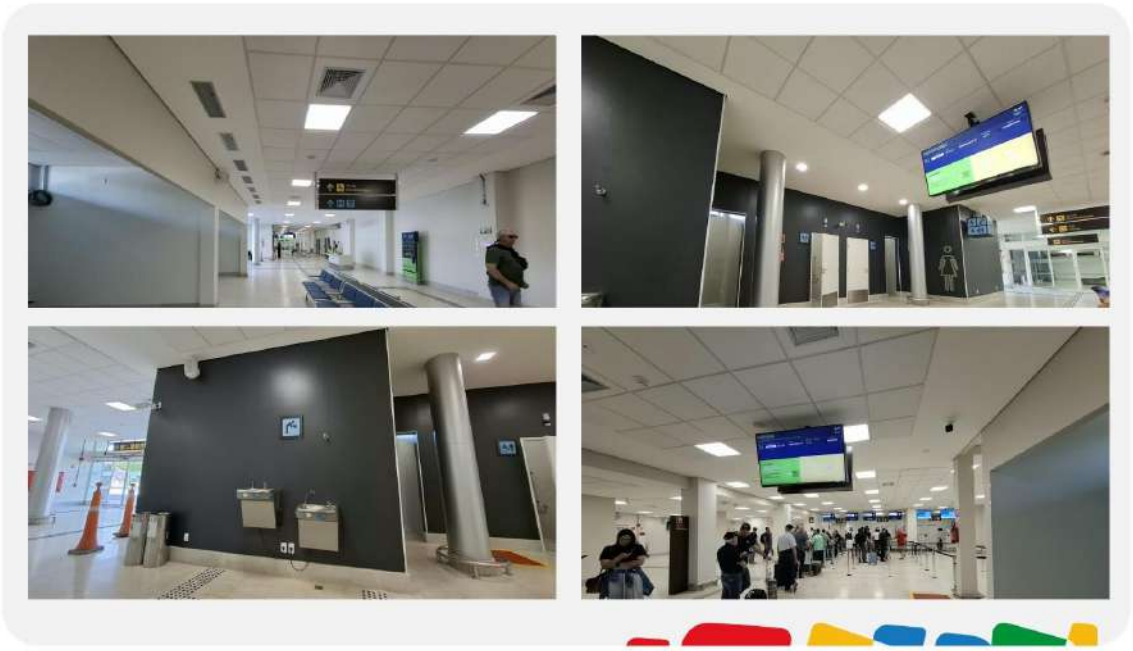
Figura 254 - Serviços e orientação no aeroporto de Corumbá



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Três dessas ausências estão diretamente relacionadas à recepção de grupos turísticos: área para excursões e grupos, área para receptivos turísticos e sinalização específica. Esses recursos apoiam na organização do desembarque e atendimento de visitantes que chegam por meio de operadoras de turismo. A figura Figura 255 reúne registros de aspectos internos do terminal aeroportuário.

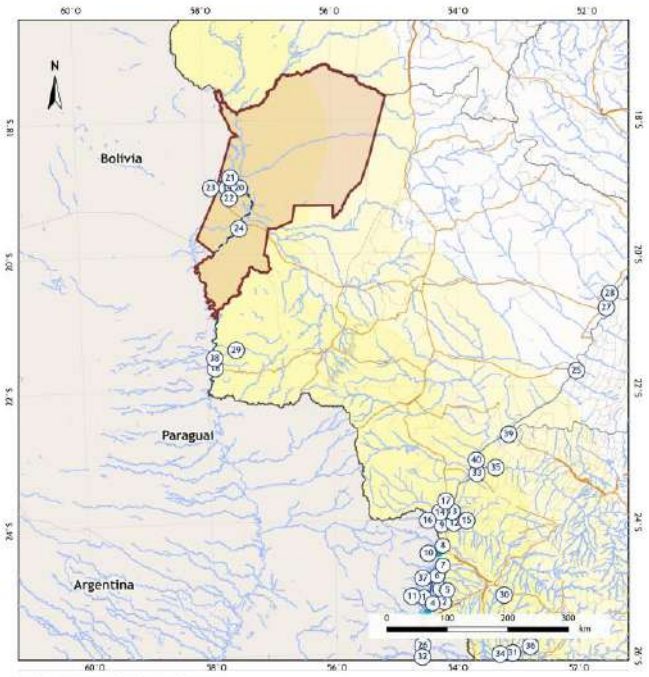
Figura 255 - Aspectos internos do terminal aeroportuário de Corumbá



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Quanto à infraestrutura náutica (Mapa 110), o território integra a Hidrovia Paraguai-Paraná e conta com seis instalações portuárias cadastradas (ANTAQ, 2026). Não há travessia internacional fluvial regular registrada na base da ANTAQ, de modo que essa infraestrutura não caracteriza, nesse estudo, um meio regular de chegada ao município.

Mapa 110 - Infraestrutura náutica de Corumbá



Infraestrutura náutica existente

- Corumbá
- Hidrovia (ANTAQ)
- Travessia (ANTAQ)
- Porto ou terminal (ANTAQ)
- Prainha, balneário ou porto de lazer
- Água

Prainhas, balneários, portos e travessias

1 Porto Katamaran
2 Balneário Ipiranga
3 Balneário Jacutinga
4 Ponta da Pedreira
5 Balneário Terminal Turístico Vila Natal
6 Balneário Terra das Águas
7 Parque de Lazer de Entre Rios do Oeste
8 Parque de Lazer Mathias Weber
9 Centro Náutico e Recreativo Marinas
10 Porto Mendes
11 Terminal Turístico Alvorada de Itaipu
12 Praia do Cascalho
13 Foz do Rio Piquiri
14 Lagoa Saraiva
15 Ilha São Francisco
16 Praia do Sol
17 Porto Isabel
18 Terminal Hidroviário de Porto Murtinho
19 Marina do Gelson
20 JDS Turismo
21 Granel Química Ladário
22 Phoenix Tour
23 Porto Fluvial de Ladário
24 Porto Gregório Curvo
25 Terminal Portuário de Presidente Epitácio
26 Terminal Porto do Rio Iguaçu
27 Terminal Intermodal Cargill - Três Lagoas
28 Porto Eldorado
29 Itahum Export
30 Travessia Porto Ouro Verde - Três Barras do Paraná
31 Travessia Cruzeiro do Iguaçu - Quedas do Iguaçu
32 Travessia Porto Meira - Presidente Franco
33 Travessia Icaraíma - Querência do Norte
34 Travessia Nova Prata do Iguaçu - Três Barras do Paraná
35 Travessia Querência do Norte - Ivaté
36 Travessia São Jorge d'Oeste - Verê
37 Travessia Santa Helena - Puerto Indio
38 Travessia Porto Murtinho - Colônia Carmelo Peralta
39 Travessia Porto São José - Bataiporã
40 Travessia Navirai - Querência do Norte

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ANTAQ.

Entre os atrativos localizados às margens do rio Paraguai está o Porto Geral, que integra orla urbana e constitui um dos pontos de visitação considerados no município (Figura 256).

Figura 256 - Orla do Porto Geral



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

4.1.13.1.2. A travessia internacional

Uma ponte internacional conecta Corumbá à Bolívia (Figura 258). A avaliação de campo contemplou um ponto de controle aduaneiro no município, a Alfândega da Receita Federal (#10), cujas condições são sintetizadas na Figura 257.

Figura 257 - O que o posto de fronteira oferece a quem atravessa em Corumbá



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Figura 258 - Ponte internacional Brasil-Bolívia



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Na visita de campo, não foram identificados no posto de fronteira os seguintes itens: CAT, estacionamento para veículos leves e estacionamento para ônibus de turismo. A Figura 259 reúne registros da infraestrutura aduaneira avaliada.

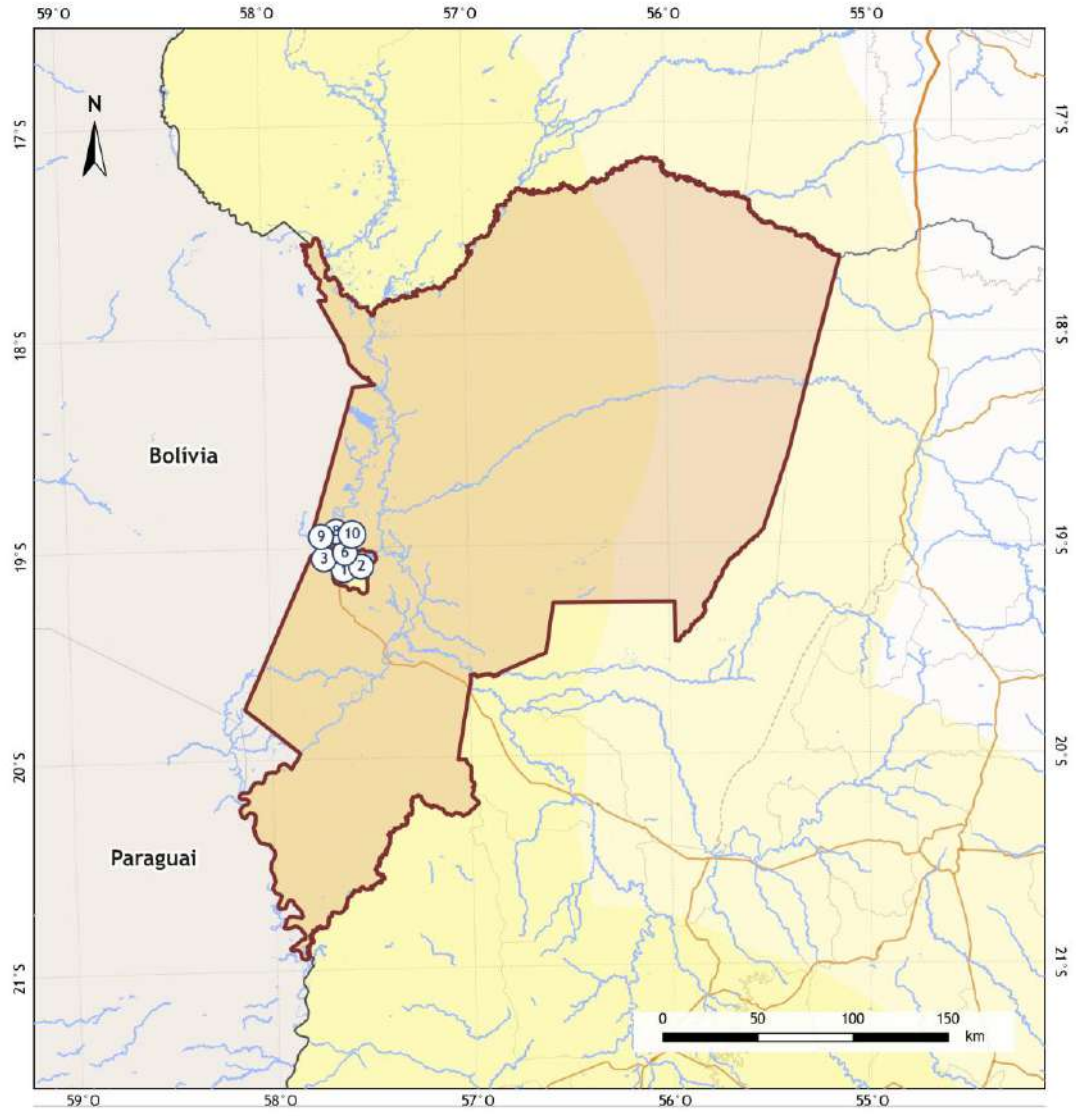
Figura 259 - Aspectos avaliados sobre a infraestrutura aduaneira (Corumbá-Br com Bolívia)



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

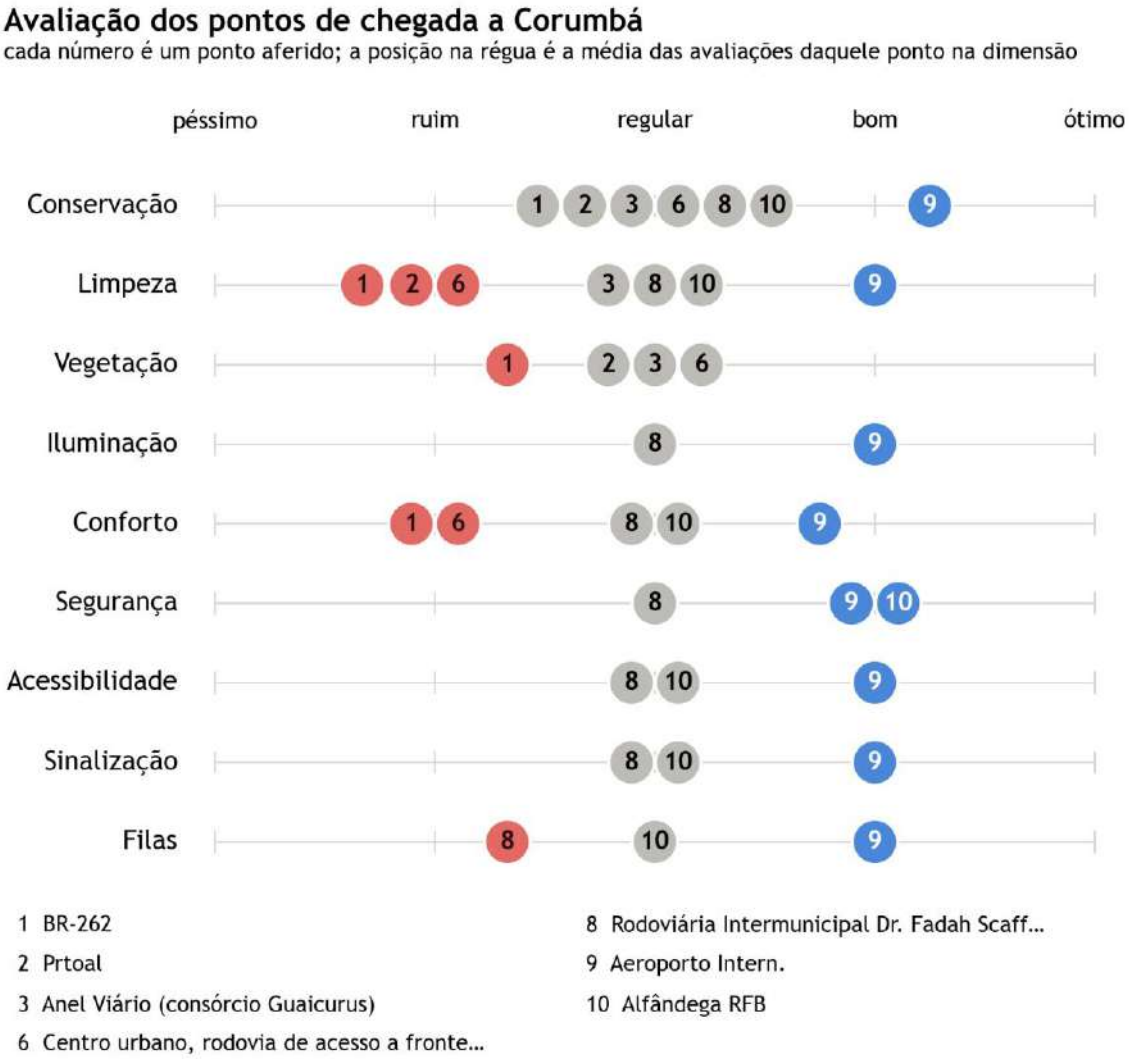
O Mapa 111 localiza os pontos de chegada avaliados em campo.

Mapa 111 - Pontos aferidos na chegada a Corumbá



A Figura 260 apresenta a classificação atribuída a cada ponto, utilizando a mesma escala da ficha de campo. A numeração é mantida no mapa, na figura e nas fichas completas, permitindo relacionar a localização de cada ponto aos respectivos resultados da avaliação.

Figura 260 - Avaliação dos pontos de chegada a Corumbá



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Nota: as escalas originalmente invertidas foram normalizadas, de modo que valores mais elevados correspondam a melhores avaliações.

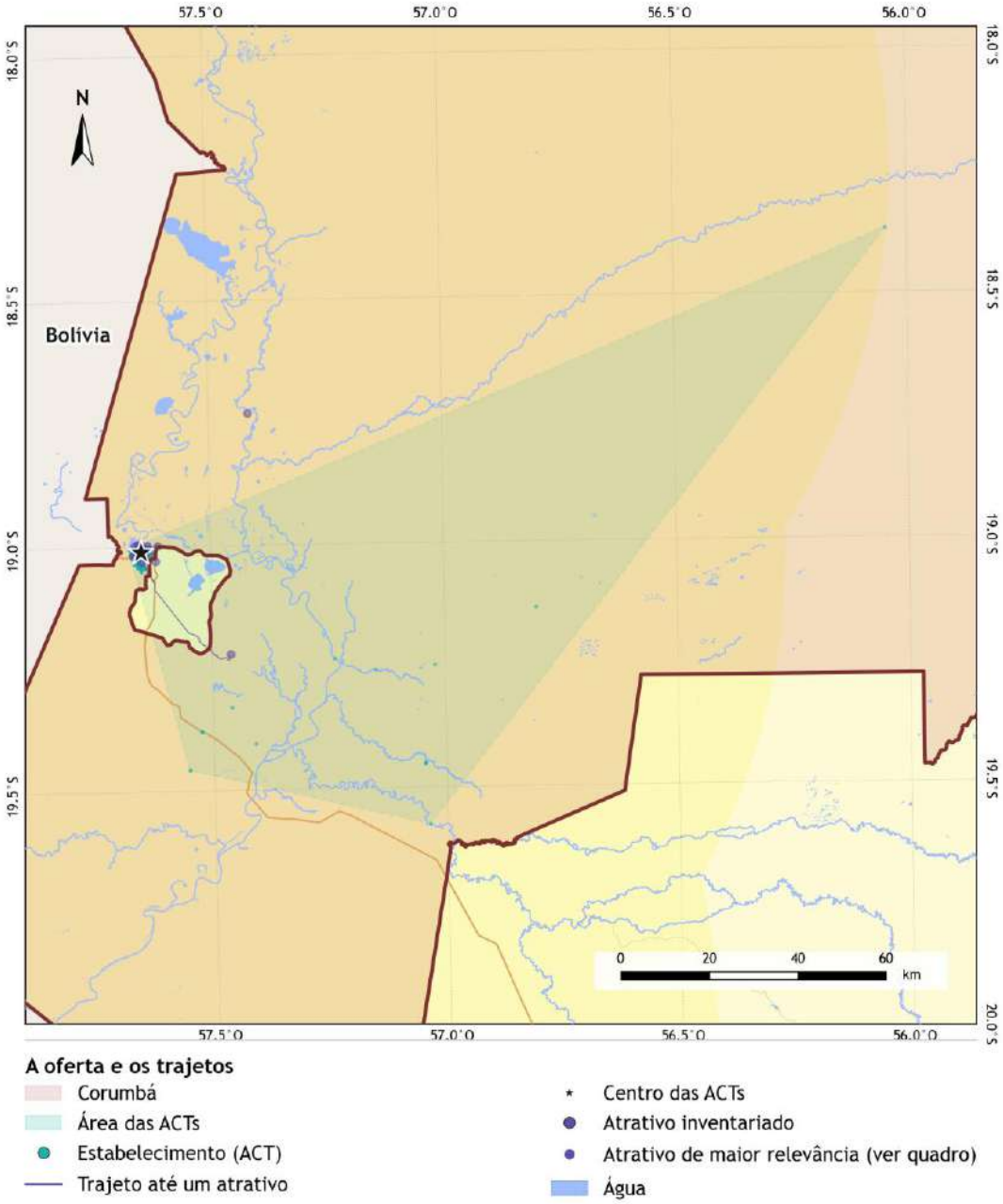
Considerando as médias obtidas nos pontos em que cada dimensão foi avaliada, os menores resultados correspondem à limpeza (2,7), ao conforto (2,8) e à vegetação

(2,8), enquanto iluminação e segurança apresentam as maiores médias. A ausência de um marcador não corresponde a uma avaliação baixa, mas sim indica que a dimensão não foi contemplada na ficha aplicada naquele ponto, caracterizando ausência de registro e não atribuição de nota.

4.1.13.2. Como o turista se desloca

Os 401 estabelecimentos dedicados às ACTs estão distribuídos em uma área de 9.070,8 km² (Mapa 112), sendo que 95,8% se localizam a menos de cinco quilômetros do centro da oferta (Receita Federal, 2026). Os 27 destinos considerados na modelagem dos trajetos, entre atrativos turísticos e acessos ao município, apresentam uma distribuição territorial mais dispersa, localizando-se, em média, a 4,2 km em linha reta do centro da oferta; o mais distante está a 39,7 km. Dos 27 destinos, 26 tiveram rota traçada sobre a malha viária.

Mapa 112 - A oferta turística e os trajetos internos em Corumbá



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

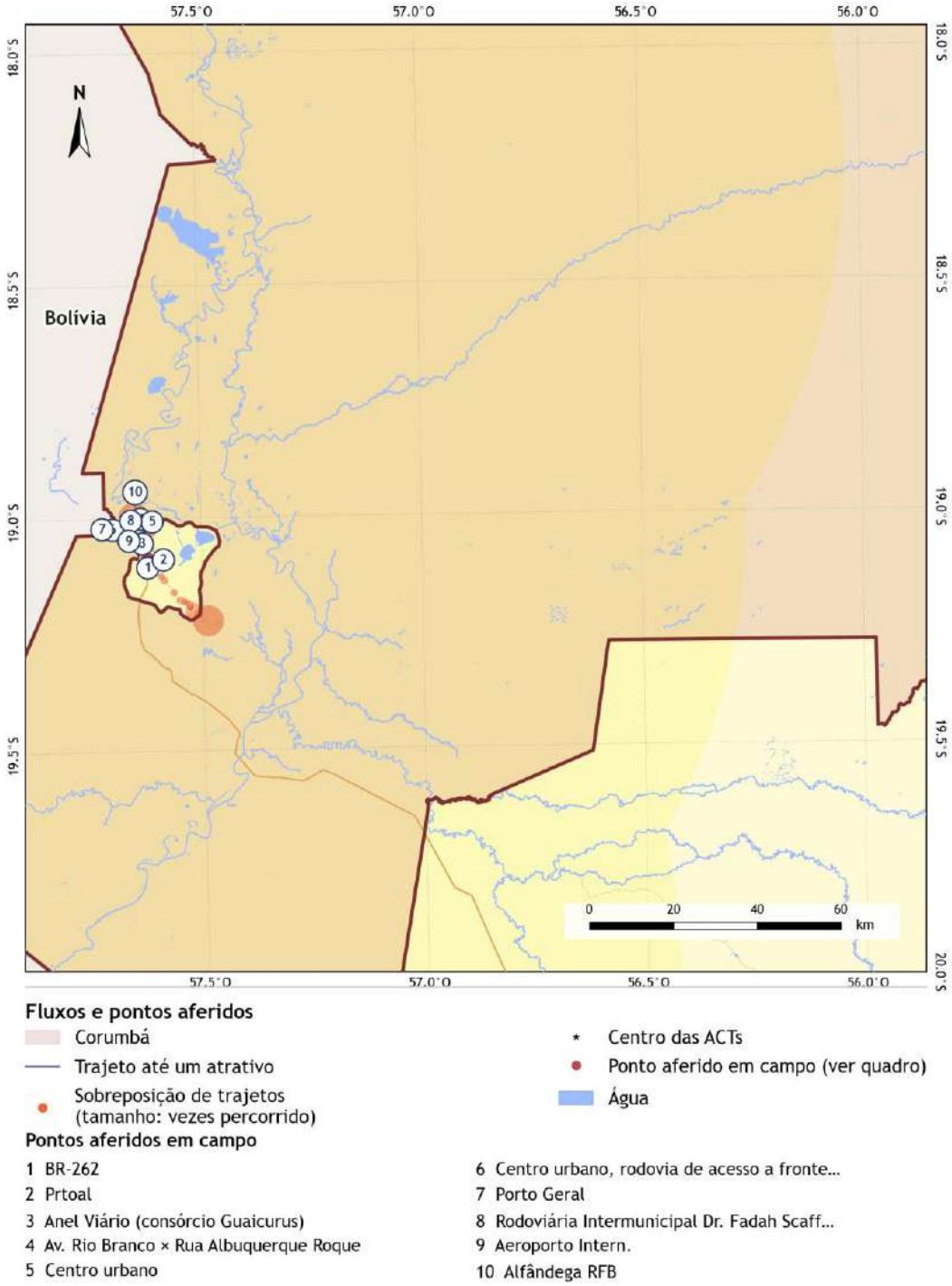
A diferença entre a concentração espacial dos serviços turísticos e a dispersão territorial dos atrativos amplia a necessidade de deslocamentos internos entre a área de concentração da oferta e os diferentes pontos de visitação.

Os 26 trajetos considerados na análise totalizam 93,9 km pela malha viária, com extensão média de 3,6 km por percurso. Esse valor supera a distância média em linha reta dos 26 destinos com rota, de 2,8 km, uma vez que os trajetos acompanham o desenho da rede viária. A distribuição desses trajetos não é uniforme: diferentes percursos convergem e compartilham determinados segmentos da rede.

O ponto de maior sobreposição concentra um dos 26 trajetos, enquanto 25 dos 100 agrupamentos identificados apresentam frequência superior à média; o terceiro agrupamento em frequência é percorrido pelos 26 trajetos. Esses resultados identificam os segmentos da rede com maior recorrência dos trajetos analisados entre o centro da oferta e os atrativos do município.

O Mapa 113 apresenta a relação entre os agrupamentos de maior sobreposição e os pontos selecionados para avaliação de campo.

Mapa 113 - Sobreposição dos trajetos e pontos aferidos em Corumbá



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

A Figura 261 reúne os resultados da avaliação realizada em campo para nos pontos contemplados por essa ficha.

Figura 261 - Avaliação dos pontos de circulação interna em Corumbá



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Nota: as escalas originalmente invertidas foram normalizadas, de modo que valores mais elevados correspondam a melhores avaliações

Nos três pontos contemplados pela Figura 261, as fichas avaliam separadamente a via e conjunto formado por calçada, travessia e acessibilidade. As notas atribuídas à via são iguais ou superiores às dos elementos destinados à circulação a pé, indicando diferenças nas condições observadas conforme o modo de deslocamento.

A menor avaliação do conjunto concentra-se em calçada, travessia e acessibilidade e ocorre no ponto Av. Rio Branco × Rua Albuquerque Roque. No Centro urbano, a avaliação desse conjunto também é inferior à atribuída à via. Os resultados indicam locais em que as condições destinadas à circulação de pedestres demandam maior atenção.

Os sete pontos de circulação caracterizados na (Figura 262) estão localizados em vias pavimentadas ou paralelepípedo, com pistas simples e com funções que variam entre ligação principal e de serviço na estrutura da malha viária. Durante as visitas, foram observados veículos de carga em dois pontos; não foram registrados, veículos de turismo. Como se trata de observação pontual, esses registros caracterizam as condições

encontradas no momento do levantamento, sem representar a totalidade dos fluxos ao longo do tempo.

Figura 262 - Que via é essa: os pontos de circulação de Corumbá

Que via é essa: os pontos de circulação de Corumbá

o papel na malha vem da base cartográfica; pavimento e faixas, do levantamento em campo; o fluxo e sua composição são o que a equipe registrou durante a visita ao ponto

	papel na malha	pavimento	fluxo	tráfego registrado na visita			
				leves	carga	coletivo	turismo
#1▫BR-262	ligação principal	Asfalto · 1 faixa	■■■□□ 3	●	○	○	○
#2▫Prtoal	ligação principal	Asfalto · 1 faixa	■■■□□ 3	●	●	○	○
#3▫Anel Viário (consórcio Guaicurus)	ligação principal	Asfalto · 1 faixa	■■□□□ 2	●	●	○	○
#4▫Av. Rio Branco × Rua Albuquerque Roque	arterial secundária	Asfalto · 1 faixa	■■■□□ 3	●	○	○	○
#5▫Centro urbano	arterial secundária	Asfalto · 1 faixa	■■■■□ 4	●	○	○	○
#6▫Centro urbano, rodovia de acesso a fronteira	–	Paralelepipedo · 1 faixa	■■■□□ 3	●	○	○	○
#7▫Porto Geral	de serviço	Paralelepipedo · 1 faixa	■■□□□ 2	●	○	○	○

● registrado na visita ○ não registrado fluxo: intensidade na hora da visita, de 1 a 5

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo e de OpenStreetMap (2026).

Nota: O tráfego registrado corresponde a uma observação pontual; a ausência de registro de determinado tipo de veículo não significa que ele não circule pela via.

Alguns dos aspectos registrados sobre as vias internas podem ser visualizados na Figura 263.

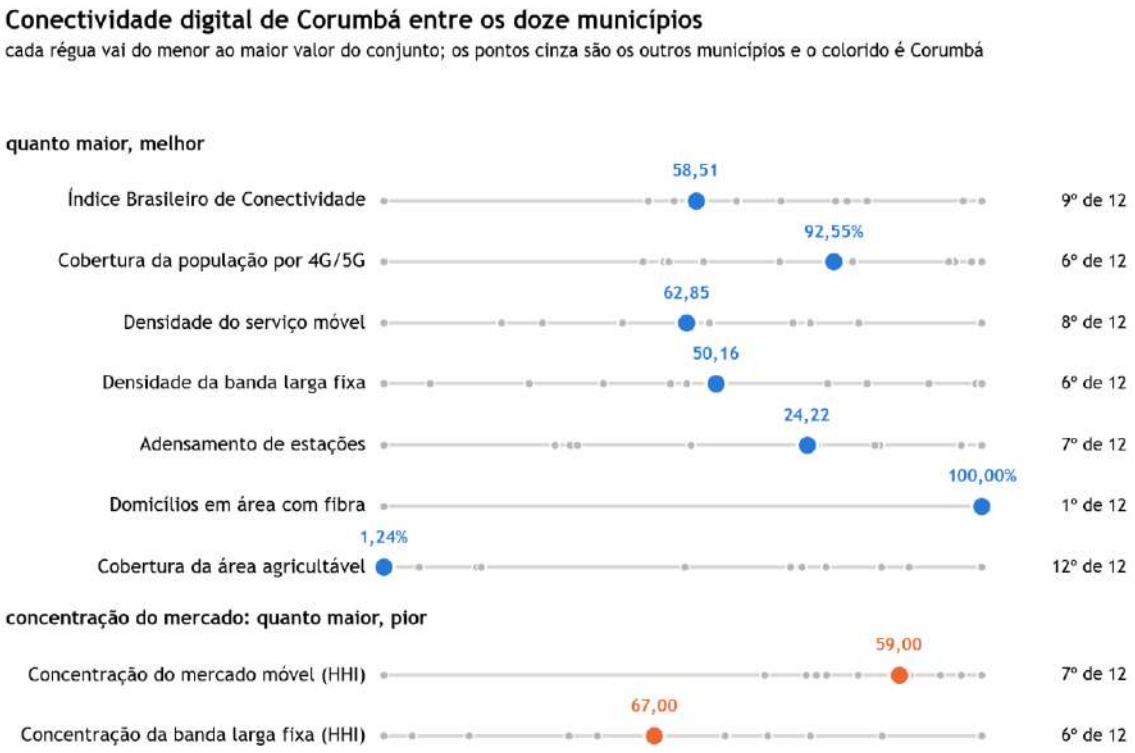
Figura 263 - Via interna de Corumbá



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

A Figura 264 apresenta a posição de Corumbá entre os 12 municípios analisados nos indicadores de conectividade digital. O município ocupa a 1ª posição na proporção de domicílios situados em áreas com cobertura de fibra óptica. Nos demais indicadores destacados, ocupa a 6ª posição na cobertura da população por redes 4G/5G e na densidade da banda larga fixa; a 7ª no adensamento de estações; a 8ª na densidade do serviço móvel; a 9ª no Índice Brasileiro de Conectividade; e a 12ª na cobertura da área agricultável (ANATEL, 2026).

Figura 264 - Conectividade digital de Corumbá entre os 12 municípios



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em ANATEL (2026).

Nota: Competitividade (HHI): inverso do índice de Herfindahl-Hirschman; valor maior indica mercado mais competitivo.

Corumbá dispõe de alternativas digitais para a mobilidade do visitante. Entre as plataformas nacionais de transporte por aplicativo consultadas, apenas a Uber inclui o município em sua lista de cidades atendidas (99 Tecnologia, 2026; Uber, 2026). Essa oferta é complementada pelo aplicativo local de mobilidade BR CAR, ampliando as alternativas disponíveis para os deslocamentos no município. Assim, a oferta de mobilidade por aplicativo concentra-se em uma plataforma nacional e em uma alternativa local.

4.1.13.3. Corumbá no contexto regional

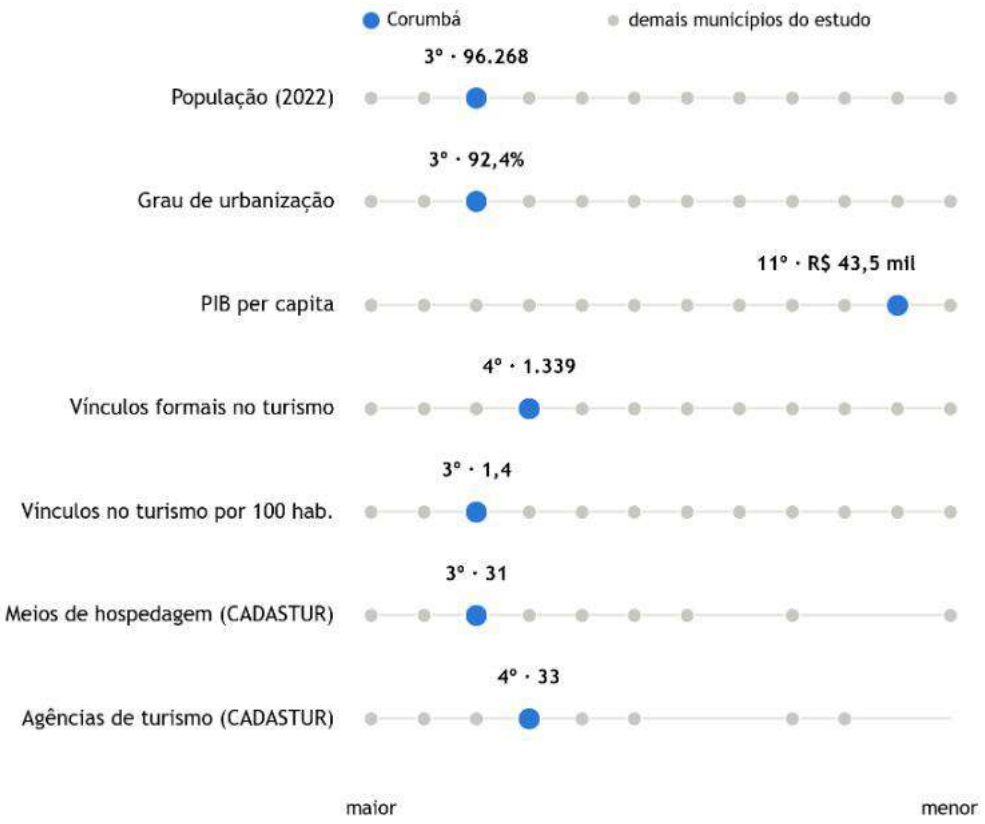
Corumbá situa-se no extremo do eixo pantaneiro, que parte de Campo Grande pela BR-262 e constitui a principal rota de acesso ao Pantanal, e funciona como cidade

portuária histórica e base de cruzeiros e barcos-hotel no rio Paraguai. O município integra a região turística Pantanal (MTur, 2026) e encaminha suas demandas de infraestrutura turística por meio da instância de governança regional, em interlocução principalmente com o Governo do Estado (informação verbal)[26].

Entre os 12 municípios analisados (Figura 265), Corumbá ocupa a terceira posição em população, grau de urbanização, vínculos formais no turismo por habitante e número de meios de hospedagem; a quarta em vínculos formais nas ACTs e número de agências de turismo; e a décima primeira em PIB per capita (IBGE, 2023d, 2025; RAIS, 2025; CADASTUR, 2022).

[26] Informação fornecida pela gestão municipal de Corumbá (Fundação de Turismo do Pantanal – FUNDTUR Pantanal) em entrevista concedida à equipe do projeto em agosto de 2026 (ver Apêndice A).

Figura 265 - Posição de Corumbá entre os 12 municípios do estudo



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base em IBGE (Censo 2022 e PIB dos Municípios), RAIS e CADASTUR.

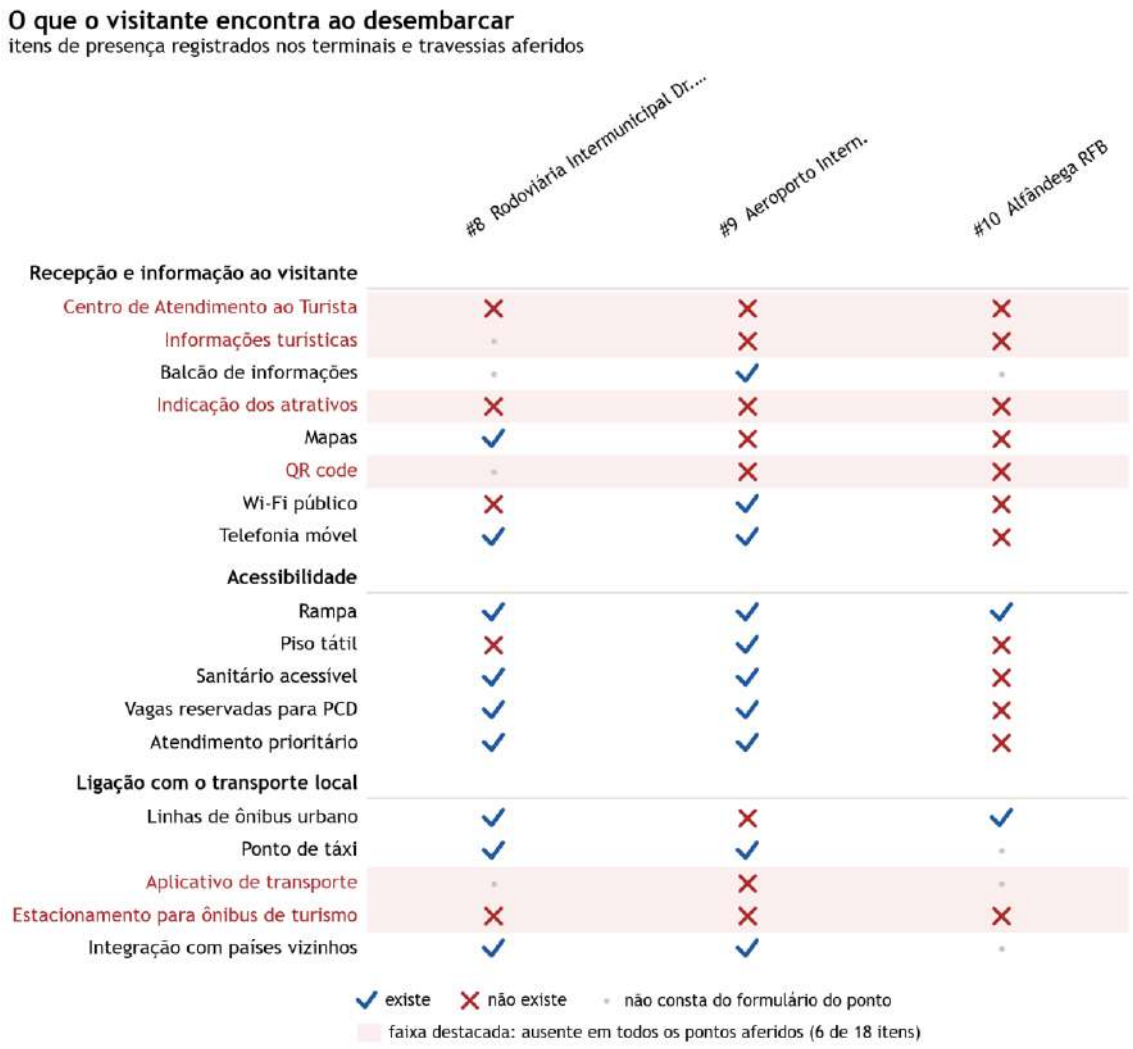
4.1.13.4. Gargalos e potenciais

O acesso rodoviário depende de um único eixo federal, a BR-262, em pista simples, sem acostamento e compartilhada com veículos de carga. A adequação e a duplicação do trecho entre Miranda e Corumbá, primeira prioridade da gestão municipal e apontada pela UFMS como investimento fundamental, não constam das fontes documentais consultadas. Na fronteira com a Bolívia, a área de controle integrado reúne a circulação de visitantes e de cargas por rodovia e ferrovia, e persistem esperas de várias horas em determinados períodos; a sinalização turística, por sua vez, requer reelaboração e atualização (informação verbal). A UFMS associa a BR-262 também a acidentes, excesso de velocidade e atropelamento de animais (informação verbal).

Nos três pontos de desembarque avaliados (Figura 266), não houve registro positivo de CAT, informações turísticas, indicação dos atrativos, QR Code, área de embarque por aplicativo de transporte e estacionamento para ônibus de turismo. A leitura deve considerar que alguns desses itens não constam em todas as fichas aplicadas; ainda assim, os resultados evidenciam lacunas de informação, apoio ao visitante e integração com serviços de mobilidade nos pontos avaliados. Na rodoviária, cujo formulário não inclui os itens “informações turísticas” e “QR Code” desta figura, a ficha de campo registra informações turísticas via QR Code e comunicação em português, espanhol e inglês.

Em contrapartida, os pontos de chegada apresentam recursos já instalados que podem apoiar a qualificação do atendimento ao visitante. Foram registrados, de forma distribuída entre rodoviária, aeroporto e posto de fronteira, mapas, balcão de informações, telefonia móvel, rampa, sanitário acessível, vagas reservadas para pessoas com deficiência, atendimento prioritário, linhas de ônibus urbano e ponto de táxi. Somam-se a esse conjunto a ligação aérea regular, a proximidade imediata com a Bolívia e a infraestrutura hidroviária associada ao Rio Paraguai. Esses elementos constituem uma base existente para ampliar a orientação, a mobilidade e a integração dos pontos de chegada.

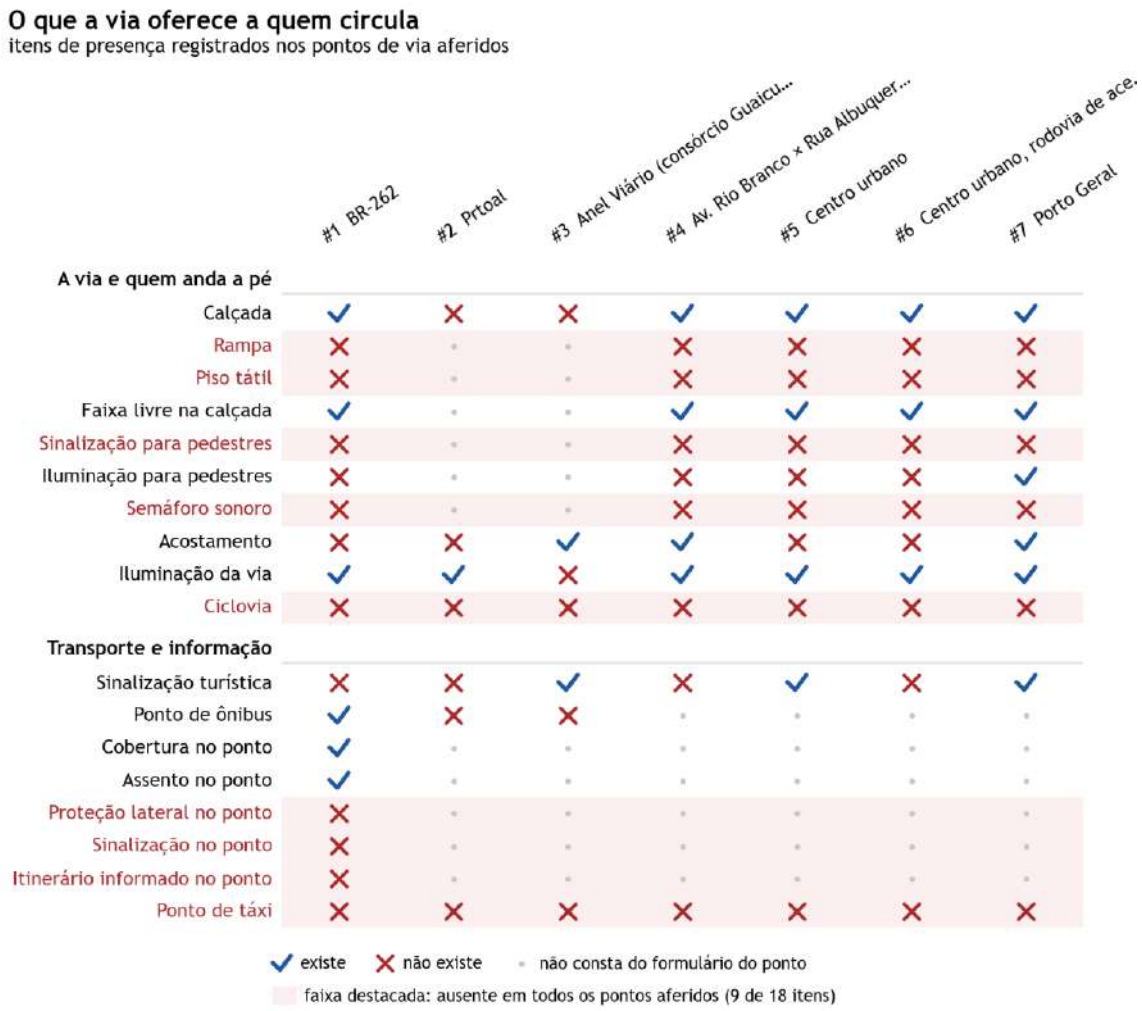
Figura 266 - O que o visitante encontra ao desembarcar em Corumbá



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

Entre os itens contemplados nas fichas dos pontos de circulação (Figura 267), não houve registro positivo de rampa, piso tátil, sinalização para pedestres, semáforo sonoro, ciclovia e ponto de táxi; o único ponto de ônibus registrado, na BR-262 (#1), não tem proteção lateral, sinalização nem itinerário informado. A iluminação para pedestres foi registrada apenas no Porto Geral (#7). A recorrência das demais ausências, nos pontos em que os itens foram aferidos, evidencia fragilidades na infraestrutura destinada à circulação, à orientação e ao apoio ao usuário.

Figura 267 - O que a via oferece a quem circula por Corumbá



Fonte: Itaipu Parquetec (2026), a partir das fichas de campo.

O Pantanal e o rio Paraguai sustentam a combinação de ecoturismo e de turismos de pesca, náutico e cultural identificada no Produto 3, e a proximidade com outros municípios da região turística amplia as possibilidades de produtos integrados. A área portuária tombada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) reforça a dimensão cultural da oferta.

4.1.13.5. Obras e intervenções previstas

Em Corumbá, as intervenções concentram-se no aeroporto em concessão, no rio Paraguai e na fronteira com a Bolívia, e o quadro inclui investimentos privados de mineração que alteram a circulação de cargas no rio (Quadro 32).

Quadro 32 - Empreendimentos e intervenções que incidem sobre o acesso e a circulação em Corumbá (MS)

Empreendimento	Esfera	Situação	Investimento	Fonte
Adequação e duplicação da BR-262 entre Miranda e Corumbá	Federal	Demanda prioritária; sem registro documental	Não informado	Informação verbal
Encascalhamento das rodovias MS-195, MS-243, MS-325, MS-184 e MS-432	Estadual	Em curso, sem cronograma por trecho	Não especificado	Apêndice F
Galerias celulares no Ramal MS-195 (Edital TP nº 186/2021)	Estadual	Conclusão não confirmada	R$ 1,1 milhão	Mato Grosso do Sul, 2021b
Aeroporto de Corumbá (ID 2267)	Federal	Concessão em execução	R$ 192,6 milhões	Brasil, 2026d
Dragagem do rio Paraguai (ID 2331)	Federal	Em execução	R$ 99,4 milhões	Brasil, 2026d
Concessão da Hidrovia Paraguai-Paraná, tramo sul Corumbá-foz do Rio Apa	Federal	Leilão adiado para 2027	Não definido	Apêndice F
Porto Geral, Parte 3: orla, Prainha Vermelha, quiosques e acessibilidade	Federal e municipal	Início previsto até o fim de 2026; Partes 1 e 2 em captação	Não informado	Informação verbal
Anel viário e área de controle integrado com Puerto Quijarro	Federal e binacional	Concluídos	Não informado	Apêndice F
Redução do tempo de espera aduaneiro e revisão das restrições à circulação de transporte entre os dois lados	Federal e binacional	Demanda	Sem custo de obra	Informação verbal
FONPLATA: Programa de Desenvolvimento Integrado	Federal e municipal (financiamento multilateral)	Concluído	US$ 40 milhões	Apêndice F
Reestruturação da rodoviária intermunicipal	Municipal	Terceira prioridade declarada	Não informado	Informação verbal

Empreendimento	Esfera	Situação	Investimento	Fonte
Malha Oeste: concessão ferroviária (ID 1949) e estudos para nova concessão (ID 4258)	Federal	Concessão encerrada em jun. 2026; estudos em execução	R$ 17,68 bilhões (total da concessão, não atribuível ao município) e R$ 5 milhões (estudos)	Brasil, 2026d
Ampliação do Terminal Privativo Gregório Curvo e reativação de ferrovia de mineração	Privada	Licença de ampliação emitida; dragagem pendente	Cerca de R$ 1,9 bilhão (terminal)	Mato Grosso do Sul, 2026a

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base nas fontes indicadas na última coluna.

A concessão do aeroporto, em execução, soma R$ 192,6 milhões, e, no rio Paraguai, a dragagem está em execução, com R$ 99,4 milhões (Brasil, 2026d). O leilão da concessão da hidrovia no tramo sul foi adiado para 2027.

No acesso rodoviário, as intervenções estaduais registradas são de pequeno porte, como o encascalhamento de rodovias estaduais e as galerias do Ramal MS-195, licitadas em 2021 sem conclusão confirmada (Mato Grosso do Sul, 2021b). Na escala urbana, o programa financiado pelo FONPLATA, de US$ 40 milhões, foi concluído, e a requalificação do Porto Geral tem início previsto até o fim de 2026 (informação verbal). Os investimentos privados de mineração, como a ampliação do Terminal Privativo Gregório Curvo, atendem ao transporte de cargas (Mato Grosso do Sul, 2026a).

4.1.14. Breves considerações de análise do campo

Os resultados apresentados para os 12 municípios permitem responder, para cada território, como o turista chega e como se desloca. Quadro 33 reúne essas respostas de forma sintética.

Quadro 33 - Como o turista chega e como se desloca nos municípios analisados

Município	Como o turista chega	Como o turista se desloca
Foz do Iguaçu (PR)	Por rodovia, pela BR-277 e pela BR-469; pelo aeroporto, com ligações regulares para 15 cidades, duas delas no exterior; e pelas pontes da Amizade e Tancredo Neves. Medianeira é o único município do estudo ligado por ônibus em menos de uma hora, com 25 viagens diárias.	A oferta turística concentra-se no núcleo urbano (78,2% das ACTs), e os destinos estão, em média, a 9,1 km do centro da oferta. O ônibus urbano atende a rodoviária, o aeroporto e as aduanas, e operam 99, Uber e quatro aplicativos locais.
Medianeira (PR)	Somente por rodovia, pela BR-277, cujo trecho urbano avaliado tem manutenção 4 de 5, sem acostamento. A ligação por ônibus com Foz do Iguaçu tem 25 viagens diárias e cerca de 55 minutos de percurso.	Os serviços concentram-se no centro (96,3% das ACTs), e os atrativos situam-se em área rural. A travessia urbana da BR-277 é compartilhada com caminhões. Operam 99 e Uber, e o ponto de chegada avaliado tem táxi, mas não linhas de ônibus urbano.
Capanema (PR)	Por rodovia, pela BR-163, sem iluminação nem sinalização turística nas três vias de chegada avaliadas, e pela travessia com a Argentina sobre o Rio Santo Antônio, a mais de 15 km do perímetro urbano. O ônibus mais rápido, para Dionísio Cerqueira, leva cerca de duas horas, frente a 1 h 10 min de carro.	Os serviços concentram-se no centro (87,7% das ACTs), e o acesso aos atrativos naturais, como o Parque Nacional do Iguaçu, inclui trechos rurais em terra. Opera apenas a Uber, e os dois pontos de chegada avaliados não têm táxi nem linhas de ônibus urbano.
Barracão (PR)	Por rodovia, pela BR-163 e pela BR-280, sem sinalização turística nas três vias de chegada avaliadas, e pela fronteira seca com Bernardo de Irigoyen. O ônibus para Dionísio Cerqueira leva cerca de 10 minutos; para quatro municípios do estudo, não foram encontradas viagens.	Todas as ACTs estão a menos de 5 km do centro da oferta, em área contígua a Dionísio Cerqueira e a Bernardo de Irigoyen; a contiguidade favorece deslocamentos a pé, mas faltam calçadas e iluminação na divisa. Não há plataforma de transporte por aplicativo, e o táxi foi registrado na rodoviária.
Dionísio Cerqueira (SC)	Por rodovia, pela BR-163 e pela BR-280, e pela travessia terrestre com Bernardo de Irigoyen, na Argentina, cuja aduana de turismo satura em férias e feriados. O ônibus para Barracão leva cerca de 15 minutos, com cinco partidas em dia útil.	O município forma conjunto urbano contínuo com Barracão e Bernardo de Irigoyen, e 83,7% das ACTs estão a menos de 5 km do centro da oferta. O município não dispõe de transporte coletivo público próprio, embora a ficha da aduana registre linhas públicas de ônibus; não há plataforma de aplicativo, e o táxi foi registrado na rodoviária.
Guaíra (PR)	Por rodovia, pela BR-163 e pela BR-272; pelo aeroporto, com ligação regular para Curitiba; e pela balsa para Salto del Guairá, no Paraguai. A Ponte Ayrton Senna liga o município a Mundo Novo, com 24 partidas de ônibus em dia útil e cerca de 20 minutos de viagem.	Os serviços concentram-se no centro (96,1% das ACTs), e os destinos estão, em média, a 4,1 km do centro da oferta, mas o mais distante fica a 47,8 km. Opera apenas a Uber, e a rodoviária tem ponto de táxi e integração com o ônibus urbano, sem linha pública no próprio terminal.

Município	Como o turista chega	Como o turista se desloca
Mundo Novo (MS)	Por rodovia, pela BR-163, sem iluminação nem sinalização turística nas duas vias de chegada avaliadas, e pela fronteira seca com Salto del Guairá, cujo posto conta com Centro de Atendimento ao Turista. O rio atende ao lazer, e não à chegada. A ligação de ônibus mais rápida é com Guaíra, com 14 viagens diárias.	Todas as ACTs estão a menos de 5 km do centro da oferta, mas a aduana fica a mais de 10 km do centro urbano, ligação que depende de veículo próprio ou de táxi. Não há plataforma de aplicativo, e o táxi foi registrado na rodoviária.
Campo Grande (MS)	Por rodovia, pela BR-163 e pela BR-262, e pelo aeroporto, com ligações para oito cidades e 786.338 passageiros em 2025. Nenhum município do estudo está a menos de duas horas de carro, mas a maior parte deles tem linha direta de ônibus a partir da capital.	É o único município em que menos da metade das ACTs (47,6%) está a menos de 5 km do centro da oferta. A rede de ônibus urbano atende a rodoviária, e operam 99 e Uber.
Ponta Porã (MS)	Por rodovia, pela BR-463, com vias de chegada bem conservadas e sem sinalização turística; pelo aeroporto, em que a ligação com Campinas concentra 98,6% dos passageiros; e pela fronteira seca com Pedro Juan Caballero, no Paraguai. O ônibus mais rápido para outro município do estudo, Mundo Novo, leva cerca de 4 h 30 min.	A circulação se dá em espaço urbano contínuo com Pedro Juan Caballero, e 88,0% das ACTs estão a menos de 5 km do centro da oferta. O ônibus urbano atende a rodoviária e o aeroporto, e operam a 99 e dois aplicativos locais.
Porto Murtinho (MS)	Por rodovia, pela BR-267, sem sinalização turística nas duas vias de chegada avaliadas, e pela travessia fluvial com Carmelo Peralta, no Paraguai. Não há voo regular. O ônibus depende de uma única linha intermunicipal, e a ligação mais rápida, para Campo Grande, leva cerca de 7 h 20 min.	Os serviços concentram-se no centro (97,9% das ACTs), mas os destinos estão, em média, a 18 km do centro da oferta, e o mais distante a 84 km. Não há plataforma de aplicativo, e o ponto de chegada avaliado não tem táxi nem linhas de ônibus urbano.
Bonito (MS)	Pela malha estadual, sem rodovia federal, com sinalização turística em quatro das cinco vias de chegada avaliadas, e pelo aeroporto, com ligações para três cidades e 33.621 passageiros em 2025. A linha direta de ônibus para Campo Grande leva 3 h 55 min, 1,1 vez o tempo do carro.	O centro reúne 91,4% das ACTs, e os destinos, em sua maioria atrativos em área rural, estão, em média, a 12,3 km do centro da oferta. Sem plataforma de aplicativo e sem ônibus urbano, o deslocamento depende de veículo próprio, transfer ou excursão. Há táxi na rodoviária e no aeroporto e locadora no aeroporto.

Município	Como o turista chega	Como o turista se desloca
Corumbá (MS)	Pela BR-262, eixo único em pista simples, sem acostamento e compartilhado com veículos de carga; pelo aeroporto, com ligação apenas para Campinas; e pela fronteira terrestre com Puerto Quijarro, na Bolívia. O rio recebe cruzeiros e barcos-hotel, sem travessia internacional regular. A linha direta para Campo Grande, com 11 partidas em dia útil, leva 6 h 11 min.	Os serviços concentram-se no centro (95,8% das ACTs), e os destinos estão, em média, a 4,2 km do centro da oferta. O ônibus urbano atende a rodoviária e a aduana, operam a Uber e um aplicativo local, e há táxi na rodoviária e no aeroporto.

Fonte: Itaipu Parquetec (2026), com base nas fichas de campo, nas entrevistas com as gestões municipais, em ANAC (2026), ClickBus (2026b), OpenStreetMap (2026), Receita Federal (2026), 99 Tecnologia (2026) e Uber (2026).

Nota: Os percentuais indicam a parcela dos estabelecimentos georreferenciados das Atividades Características do Turismo (ACTs), em amostra de metade dos registros do Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica, situada a menos de 5 km do centro da oferta. Destinos são os atrativos turísticos e os acessos ao município considerados na modelagem dos trajetos internos, com distância em linha reta. Tempos de ônibus segundo a oferta da plataforma de venda consultada em setembro de 2026; "não foram encontradas viagens" indica ausência na plataforma, e não necessariamente a inexistência do serviço.

Na chegada, o conjunto apresenta três situações. Foz do Iguaçu e Campo Grande reúnem os aeroportos de maior movimento, com ligações para 15 e oito cidades, e rodoviárias atendidas por ônibus urbano (ANAC, 2026). Por essa razão, funcionam como as principais portas de entrada do recorte e como pontos de distribuição dos fluxos. Bonito, Corumbá, Guaíra e Ponta Porã também contam com voo regular, mas dependem de uma ou de poucas ligações aéreas, com destaque para Campinas, e a chegada se apoia sobretudo na rodovia. Em Medianeira, Barracão, Dionísio Cerqueira, Capanema, Mundo Novo e Porto Murtinho, a rodovia é o único meio regular de chegada a partir do território brasileiro, e o ônibus constitui a única alternativa coletiva ao automóvel.

As ligações entre os próprios municípios do estudo organizam-se em pares e trios próximos. Por estrada, apenas Foz do Iguaçu e Medianeira; Barracão, Dionísio Cerqueira e Capanema; e Guaíra e Mundo Novo alcançam outro município do estudo em até duas horas de carro (OpenStreetMap, 2026). Nesses conjuntos estão também as únicas ligações de ônibus com menos de uma hora de viagem: entre Foz do Iguaçu e Medianeira, com 25 viagens diárias, entre Barracão e Dionísio Cerqueira e de Guaíra para Mundo

Novo (ClickBus, 2026b). Ponta Porã, Porto Murtinho, Corumbá, Bonito e Campo Grande não alcançam nenhum outro município do estudo nesse intervalo, e Campo Grande concentra as ligações por ônibus entre eles. Entre os municípios do Paraná e de Santa Catarina e os do Mato Grosso do Sul, a viagem de ônibus é longa, exige baldeação ou não foi encontrada na plataforma consultada.

No deslocamento interno, um mesmo padrão se repete em quase todo o conjunto: os serviços turísticos concentram-se no núcleo urbano, e os atrativos situam-se fora dele. Em onze municípios, 78% ou mais dos estabelecimentos das ACTs estão a menos de cinco quilômetros do centro da oferta (Receita Federal, 2026), e Campo Grande é a exceção, com 47,6%. Os atrativos, por sua vez, distribuem-se por áreas rurais, rios e unidades de conservação, e a distância média dos destinos considerados nos trajetos internos até esse centro varia de 4,1 km, em Guaíra, a 18 km, em Porto Murtinho. Assim, o percurso entre a hospedagem e os atrativos é o trecho que mais depende de veículo próprio, táxi, transfer ou excursão.

As alternativas ao automóvel para esse percurso variam entre os municípios. As duas plataformas nacionais de transporte por aplicativo operam conjuntamente apenas em Foz do Iguaçu, Medianeira e Campo Grande, e nenhuma delas atende Barracão, Dionísio Cerqueira, Mundo Novo, Porto Murtinho e Bonito (99 Tecnologia, 2026; Uber, 2026). Na visita de campo, linhas de ônibus urbano atendiam diretamente a rodoviária apenas em Foz do Iguaçu, Campo Grande, Corumbá e Ponta Porã. Em contrapartida, nos municípios com área urbana contínua à de uma cidade vizinha, como Barracão e Dionísio Cerqueira, com Bernardo de Irigoyen, e Ponta Porã, com Pedro Juan Caballero, a proximidade favorece deslocamentos a pé e de curta distância entre os dois lados da fronteira.

Algumas condições, por outro lado, são comuns a quase todos os municípios, independentemente do porte e do modo de chegada. Na visita de campo, o Centro de Atendimento ao Turista foi registrado em apenas um dos pontos de chegada avaliados, o posto de fronteira de Mundo Novo, e a sinalização turística não foi identificada na maior parte das vias de chegada. Por se repetirem em todo o recorte, essas ausências

indicam uma questão regional de informação e de acolhimento ao visitante, e não uma deficiência específica de um município ou de um equipamento.

As seções seguintes retomam os registros de campo dos 12 municípios em conjunto, organizados por tipo de equipamento e de modo de deslocamento, e os relacionam aos dados secundários e às percepções dos técnicos que realizaram as visitas: na chegada, as vias de acesso, os terminais rodoviários, os aeroportos e as aduanas; no deslocamento, o veículo próprio, a circulação a pé, o transporte coletivo, a bicicleta e o táxi. Essa leitura regional permite comparar um mesmo equipamento entre os municípios e identificar padrões que ultrapassam os limites municipais. A leitura por município, por sua vez, mostra como essas condições se combinam em cada território. Em conjunto, as duas leituras fundamentam a identificação das potencialidades, dos efeitos esperados das obras previstas e dos gargalos estruturais tratados na sequência do relatório.

4.2. Chegada aos municípios: leitura regional do campo

A chegada constitui o primeiro contato do turista com o território e, por isso, condiciona diretamente sua percepção inicial sobre o destino. Esta seção examina as diferentes portas de entrada aos 12 municípios estudados, considerando que o turista pode chegar por diferentes modais — rodoviário individual, rodoviário coletivo, aéreo — ou, no caso dos municípios de fronteira, ingressar no território nacional pelas aduanas e pontos de travessia internacional. Cada uma dessas formas de chegada impõe condições distintas de infraestrutura, informação e acolhimento, que se refletem na facilidade ou dificuldade com que o visitante consegue se orientar e seguir viagem até seu destino final.

São analisadas quatro dimensões da chegada: os **acessos rodoviário**s, avaliados quanto às condições de pavimentação, **sinalização e segurança viária das vias externas** que conectam os municípios às rodovias estruturantes da região; **a chegada pelas rodoviárias**, examinada quanto às condições físicas dos terminais e à sua integração com

outros modais; **a chegada via modal aéreo**, considerando a infraestrutura dos aeroportos e sua capacidade de recepção ao turista; **e a passagem pelas aduanas**, nos municípios de fronteira, avaliada quanto à fluidez da travessia e às condições oferecidas ao viajante internacional.

A leitura conjunta dessas quatro dimensões permite identificar, para cada município, os principais gargalos e potencialidades no primeiro contato do turista com o território, servindo de base para as recomendações voltadas à qualificação dos acessos para potencializar o turismo regional e fronteiriço.

4.2.1. Como são os acessos rodoviários para a chegada dos turistas aos municípios selecionados?

Uma forma de começar a observar os resultados é tratando do que foi encontrado a respeito das condições das vias de acesso aos municípios. O modal rodoviário atende tanto o turista que chega com veículo individual, como carro e moto, quanto o turista que chega via transporte rodoviário coletivo, como ônibus e vans.

Os dados secundários demonstram que a Faixa de Fronteira conta com uma rede diversificada de acessos rodoviários que articulam os principais polos urbanos e turísticos, sendo que o Paraná apresenta maior densidade e capilaridade da rede pavimentada, favorecendo deslocamentos mais rápidos e integrados. O Mato Grosso do Sul, por sua vez, é caracterizado por maiores distâncias e menor densidade de vias pavimentadas, aumentando a dependência de eixos estruturantes federais e estaduais. Identificou-se, também, a existência de corredores de fluxo com volumes expressivos de veículos leves e de carga.

Nos resultados das aferições de campo foi possível observar aspectos complementares que auxiliam na compreensão das condições desse modal, como o predomínio de pistas simples nestes acessos, sendo apenas seis das 34 vias de chegada avaliadas (18%) com pista dupla ou com mais faixas.

Da mesma forma, os acessos rodoviários aos municípios do estudo são em maioria carentes de acostamento (27 das 34 vias de chegada avaliadas não o têm), com a

condição da pista avaliada como “regular” ou “bom” em 24 delas (71%), o que indica a presença moderada ou quase inexistente de rachaduras, sem buracos ou ondulações significativas. Em nove das 34 vias (26%), as condições da pista foram consideradas como “ruim”, que é quando existe a presença destes elementos em maior quantidade, enquanto apenas uma (3%), a MS-164, em Ponta Porã, teve condição considerada “ótima”, situação em que não há qualquer presença de buracos, rachaduras, ondulações, desgaste ou outras anomalias semelhantes.

Ao estudar o tipo de fluxo nestes pontos de acesso aos municípios, foi observado que em 23 das 34 vias de chegada avaliadas (68%) veículos de carga e veículos leves dividiam a pista, o que reforça o que já foi encontrado em outras instâncias da pesquisa. Em relação à iluminação da pista nos pontos de acesso, 14 das 34 vias de chegada (41%) contavam com iluminação artificial, sobretudo em pontos próximos a portais ou rotatórias, enquanto 20 (59%) apontaram a ausência de infraestrutura de iluminação das vias.

Enquanto a sinalização geral de trânsito está presente em 30 das 34 vias de chegada estudadas (88%), raros foram os casos em que a sinalização específica para o turismo foi encontrada. Mais especificamente, em 24 das 34 vias (71%), a marcação da presença de sinalização de turismo foi “não”.

Cabe entender os diferentes padrões encontrados para os acessos rodoviários aos municípios, podendo fazer a distribuição entre vias troncais com pista dupla e alto padrão de manutenção, rodovias federais estruturantes em pista simples com manutenção regular e boa e acessos não pavimentados.

Figura 268 - Mural de rodovias de acesso



Fonte: Itaipu Parquetec (2026) e Eloiza Dal Pozzo.

No primeiro caso, de vias troncais com pista dupla, temos como exemplos os acessos a Ponta Porã pela BR-463 e pela MS-164, asfaltados, com manutenção avaliada como boa e ótima, respectivamente, iluminação pública e fluxo compartilhado com veículos de carga, mas sem acostamento e sem sinalização turística (ver seção 4.1.10).

Já o acesso a Medianeira pela BR-277, no ponto avaliado no centro urbano, opera em pista simples, com manutenção boa, iluminação pública e sinalização turística, mas também sem acostamento (ver seção 4.1.3). Assim, mesmo os acessos de melhor pavimento não dispõem de acostamento nos pontos avaliados, o que os afasta do que pode ser considerado ideal, embora destoem positivamente de outros pontos de acesso a outros municípios, ou até em pontos dos mesmos municípios.

No segundo grupo, que envolve a maior parte dos casos, estão as rodovias estruturantes em pista simples que conectam municípios de passagem ou cidades mais distantes, com condições de manutenção avaliadas predominantemente como “regular” ou “boa”. É o caso do acesso a Corumbá pela BR-262, tanto na rotatória de entrada (avaliada como boa) quanto no Portal de Corumbá, avaliado como regular, onde há pista

simples asfaltada, com iluminação pública, mas sem acostamento e sem sinalização turística, dividindo espaço com veículos de carga (ver seção 4.1.13).

Situação semelhante foi registrada em Porto Murtinho, no acesso ao município pela BR-267, com pista simples asfaltada e manutenção regular, porém sem acostamento, sem iluminação e sem placas de turismo; no portal de entrada da cidade, a via tem iluminação (ver seção 4.1.11). Já em Capanema, no acesso via BR-163, e em Mundo Novo, no acesso vindo da Ponte Ayrton Senna, as vias operam em pista simples com boa manutenção e contam com acostamento, embora também não disponham de iluminação ou sinalização turística indicativa.

Ao mesmo tempo, as visitas revelaram contrastes importantes, com trechos de rodovias pavimentadas que tiveram a condição da pista classificada como “ruim”. Um exemplo desse contraste dentro do próprio município ocorre em Foz do Iguaçu. Enquanto o trecho da BR-277 junto à Perimetral Leste apresentou bom estado, o cruzamento da mesma rodovia com a Avenida Costa e Silva foi avaliado como “ruim”, marcado por pista sem acostamento e tráfego pesado compartilhado, com ondulações e buracos (ver seção 4.1.2). [27]

Em Guaíra, tanto o ponto avaliado na BR-163 quanto a alça de acesso à Ponte Ayrton Senna foram avaliados com condição “ruim” de pavimento em pista simples, embora tenham se destacado positivamente pela presença de sinalização turística. Em Bonito, a rotatória de acesso norte na MS-178 e a chegada pela MS-345 também foram registradas com pavimento em condição “ruim”, contrastando diretamente com a Rodovia do Turismo, que apresentou asfalto em “boa” condição de manutenção e com sinalização turística presente.

[27] O Economia PR fez uma reportagem sobre a sinalização errônea na Perimetral Leste: https://economia-pr.com.br/2026/02/27/sinalizacao-adequada-tambem-e-desenvolvimento/. Um dos acidentes registrados com uma morte na Perimetral Leste: https://www.h2foz.com.br/govpr/perimetral-leste-morte-motociclista-foz-do-iguacu/

O terceiro grupo de acessos é o que inclui as vias não pavimentadas, registradas com cobertura em terra, ou seja, sem pavimentação. Embora minoritárias na amostra, essas vias são de interesse turístico direto por darem acesso a atrativos naturais, áreas rurais ou portos e balneários fluviais. É o caso da bifurcação para a Praia do Cascalho e Porto Isabel, em Mundo Novo, e do trecho próximo ao Parque Nacional e ao Rio Iguaçu, em Capanema. Em ambos os pontos, a via é de terra batida em pista simples, sem acostamento, sem iluminação artificial e sem sinalização turística, com sinalização de trânsito só vertical em Mundo Novo e nenhuma em Capanema, e com a manutenção avaliada como “ruim”, o que pode significar um desafio e exigir cautela adicional para a circulação de veículos de passeio convencionais.

As percepções dos técnicos que realizaram as visitas reforçam esse padrão territorial. De modo geral, os municípios analisados apresentam uma forte predominância do deslocamento rodoviário e do uso de veículos individuais para a circulação entre os pontos turísticos. Essa característica é particularmente evidente em Capanema, Guaíra e Mundo Novo, onde a ausência de transporte público, em Capanema e Mundo Novo, ou sua insuficiência, em Guaíra, reduz as alternativas disponíveis aos visitantes e aumenta a dependência de veículos próprios. Em Medianeira, Barracão e Dionísio Cerqueira também se observa uma circulação predominantemente viária, embora existam condições mais favoráveis de conexão regional e, em determinados espaços, possibilidades de deslocamento a pé.

A análise dos técnicos também evidencia uma desigualdade recorrente entre as áreas urbanas e as áreas rurais ou mais afastadas. Nas áreas urbanas, em geral, são encontradas melhores condições de pavimentação, sinalização, acessibilidade e circulação. Em contrapartida, os acessos rurais e os trechos que conduzem aos atrativos mais afastados apresentam maiores limitações, como estradas de terra, buracos, ausência de acostamento, pavimentação inadequada e pouca sinalização. Em Capanema, por exemplo, essa diferença é especialmente significativa, pois a área urbana apresenta condições

favoráveis para pedestres, enquanto os principais atrativos naturais dependem de acessos rurais em condições mais precárias. Situação semelhante aparece em Medianeira, Guaíra e Mundo Novo.

Com as amostras levantadas é possível entender que, se por um lado os grandes eixos troncais duplicados oferecem pavimento em boas condições, ainda que sem acostamento nos pontos avaliados, a chegada à maior parte dos municípios fronteiriços ainda se dá por rodovias de pista simples, com baixa oferta de acostamentos, forte convivência com o transporte de cargas e pouca ou nenhuma sinalização voltada ao visitante.

Em resumo, sobre as vias externas, nota-se precariedade na iluminaçãoe dificuldades regionais para conexão entre atrativos distantes do perímetro urbano e com os demais municípios. Outro ponto de atenção diz respeito à segurança de pedestres e ciclistas, uma vez que as vias não possuem acostamento e há bastante fluxo de veículos pesados.

Para o turismo, falta sinalização e indicação em outros idiomas. Entende-se que na fronteira o fluxo de pessoas dos países vizinhos e de movimentos pendulares é bastante intensificado, além de ser um fator atrativo ao visitante poder conhecer um pouco do país vizinho durante sua viagem. Todavia, sem indicativos em outros idiomas a movimentação das pessoas torna-se mais comprometida, dependendo de buscas prévias sobre a região.

4.2.2. Como é a chegada pelos terminais rodoviários dos municípios analisados?

Outra forma pela qual os viajantes chegam aos municípios da Faixa de Fronteira é por meio do transporte rodoviário coletivo, utilizando os terminais rodoviários. A análise dos dados secundários aponta o transporte coletivo rodoviário como a principal alternativa ao automóvel particular para a circulação intermunicipal e de longa distância na Faixa de Fronteira. Indica que existe uma rede regular de linhas operada por empresas concessionárias, articulando centros urbanos de diferentes portes. No Paraná, as

menores distâncias e a maior frequência de viagens favorecem a circulação entre os polos (Foz do Iguaçu, Cascavel, Toledo); em Mato Grosso do Sul, as viagens são mais longas e concentram-se nos eixos de conexão a partir de Campo Grande e Dourados em direção a Bonito, Corumbá, Ponta Porã e Porto Murtinho. Ou seja, os dados secundários atestam a existência formal da rede de transporte coletivo intermunicipal e interestadual. Todavia, a análise das fichas de campo aplicadas nestes locais demonstrou que essas edificações apresentam severas limitações. A seguir, os resultados são detalhados para permitir compreender a capacidade dessas estruturas em receber o visitante, considerando desde o estado de conservação do prédio até a oferta de serviços básicos, acessibilidade e acolhimento turístico.

Figura 269 - Representação de rodoviárias dos destinos



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

De maneira geral, o primeiro aspecto que chama atenção é que nenhum dos 12 terminais rodoviários vistoriados teve a conservação de sua edificação considerada como “ótima” ou “boa”. Na maior parte dos casos (oito terminais, 67%), a conservação do prédio foi avaliada como “regular”, enquanto em quatro (33%) a estrutura foi apontada como “ruim” ou “péssima”, indicando desgaste aparente na pintura, piso ou forro.

Em relação às plataformas de embarque e desembarque, a situação se divide: três (25%) foram consideradas em estado “bom”, enquanto o restante se distribui entre condições “regulares” (quatro, 33%) e “ruins” ou “péssimas” (cinco, 42%).

No que diz respeito aos serviços essenciais de apoio ao viajante, a maioria dos terminais atende às necessidades mais básicas. Dos 12 terminais, dez contam com bebedouro em funcionamento, dez com lanchonete ou serviço de alimentação e dez com área reservada para embarque e desembarque ou ponto de táxi (83% em cada caso), e há banheiro em todos. A oferta de internet via Wi-Fi público foi registrada em metade das rodoviárias avaliadas: seis das 12, em Foz do Iguaçu, Medianeira, Barracão, Guaíra, Ponta Porã e Campo Grande.

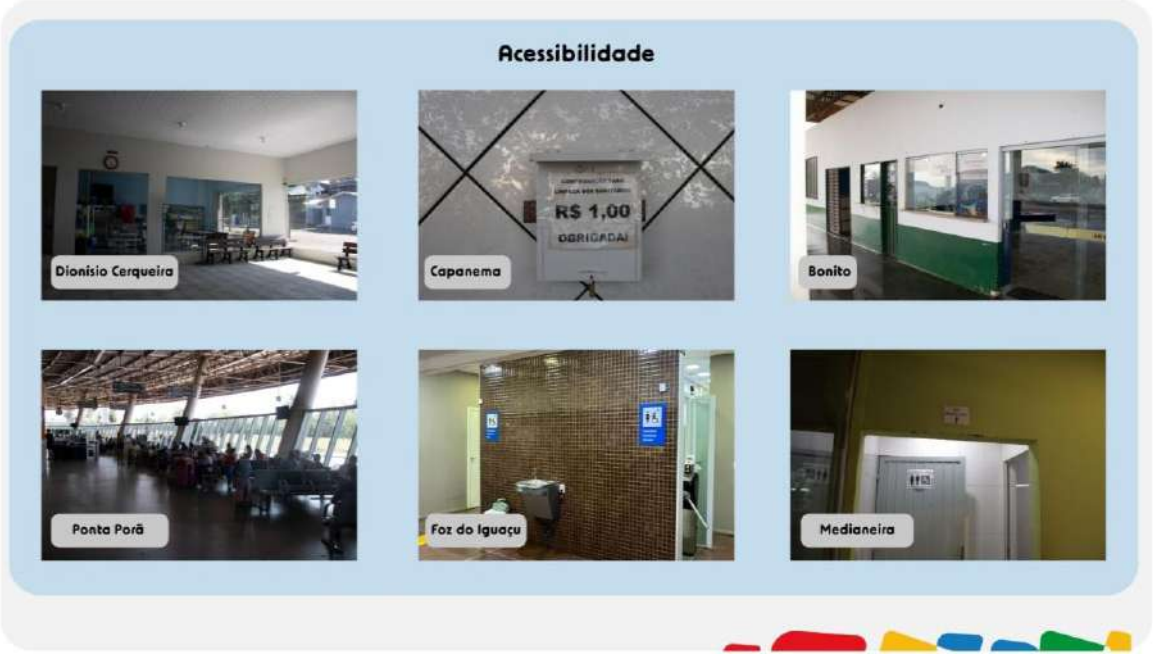
Por outro lado, as visitas revelaram ausências críticas para quem viaja. O dado mais marcante é que em nenhum dos 12 terminais rodoviários avaliados há Centro de Atendimento ao Turista (CAT) operando, assim como em nenhum deles foi identificada a presença de caixas eletrônicos. Da mesma forma, o serviço de guarda-volumes, que é essencial para o turista em trânsito que deseja circular pela cidade antes de seguir viagem, esteve ausente em nove das 12 rodoviárias da amostra (75%).

A questão do acolhimento e da informação ao visitante também se mostrou limitada. Em sete dos 12 terminais não havia qualquer tipo de informação turística disponível, como folhetos, totens ou painéis, cabendo ao turista buscar orientações diretamente de forma verbal com funcionários dos guichês de passagem. Quanto aos idiomas, em nove das 12 rodoviárias (75%) toda a comunicação visual e de sinalização restringe-se exclusivamente ao português, o que representa uma barreira se tratando de municípios situados na linha de fronteira internacional com países de língua hispânica. Apenas em casos pontuais foram encontrados materiais ou orientações também em espanhol e inglês.

No caso da acessibilidade física, embora oito dos 12 terminais (67%) contem com rampas de acesso para vencer desníveis, o piso tátil para pessoas com deficiência visual está ausente em nove (75%). Além disso, nos sanitários acessíveis foi frequente a

identificação da condição “em manutenção”, significando que, embora a cabine adaptada exista, muitas vezes encontrava-se danificada, trancada, com as portas removidas ou fora de operação no momento da visita, fazendo com que a condição geral de acessibilidade fosse avaliada predominantemente como “ruim” ou apenas “regular”.

Figura 270 - Áreas internas das rodoviárias analisadas



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

A partir desse conjunto de dados, é possível notar três realidades distintas entre os terminais rodoviários da região. O primeiro grupo abrange os terminais de cidades polo ou de maior porte, como Campo Grande e Foz do Iguaçu. Em Campo Grande, a rodoviária apresentou a avaliação mais equilibrada da amostra, com plataformas e acessibilidade geral avaliadas como “boas”, presença de piso tátil, rampas, sanitários acessíveis funcionando, guarda-volumes, Wi-Fi e atendimento bilíngue (português e inglês).

Já em Foz do Iguaçu, principal destino turístico internacional da região, a rodoviária conta com facilidades importantes como guarda-volumes, Wi-Fi, piso tátil e informação turística em autoatendimento, mas a conservação da edificação e das plataformas foi classificada como “ruim”, além do sanitário acessível constar como não disponí-

vel no momento da visita e a limpeza ter sido classificada como péssima, indicando necessidade de modernização física e monitoramento dos serviços de limpeza para acompanhar o porte do destino.

O segundo grupo inclui terminais de porte intermediário, com estruturas simples e conservação avaliada como “regular”, mas que funcionam como nós regionais, a exemplo de Corumbá, Ponta Porã, Guaíra, Medianeira, Capanema, Dionísio Cerqueira e Barracão. Nesses locais, a edificação cumpre o papel de abrigo e venda de bilhetes, mas carece de serviços ao turista; em Barracão e Dionísio Cerqueira, a área de espera não tem proteção climática (ver seções 4.1.5 e 4.1.6).

Em Corumbá e Ponta Porã, por exemplo, há linhas que se integram com os países vizinhos, mas não há guarda-volumes; em Corumbá destaca-se positivamente a disponibilização de informações turísticas em três idiomas via QR Code, enquanto em Ponta Porã não havia sinalização turística. Em municípios como Guaíra, Medianeira e Dionísio Cerqueira, os banheiros acessíveis estavam disponíveis ou em manutenção, mas a ausência de piso tátil e de sinalização turística foi uma constante.

O terceiro grupo compreende situações em que foram registrados níveis severos de precariedade estrutural ou ausência quase total de serviços de acolhimento. Em Mundo Novo, a conservação do prédio da rodoviária foi avaliada como “péssima”, não contando com rampas, sem piso tátil, sem sanitário acessível e sem internet ou informações turísticas.

Em Porto Murtinho, ponto focal da Rota Bioceânica, o estado das plataformas (ou falta delas) e a acessibilidade geral também foram registradas como “péssimo”, não contando com rampas ou piso tátil. Por fim, em Bonito, polo indutor de ecoturismo, a conservação da edificação e a acessibilidade geral foram consideradas “ruins”, com sanitário acessível em manutenção e sem qualquer oferta de informação turística ou guarda-volumes no local, algo contraditório considerando a relevância do município no cenário turístico nacional.

Com essas visitas *in loco* foi possível verificar que as rodoviárias da Faixa de Fronteira ainda operam majoritariamente como pontos de embarque e desembarque funcional de moradores locais, com baixa integração urbana e predominando como ponto de passagem, sem prover o acolhimento, os serviços de conveniência e as orientações básicas que o passageiro necessita ao desembarcar em uma cidade turística. Essa configuração limita a integração do turista à experiência turística completa e positiva: a ausência de informações turísticas, CAT e sinalização para atrativos nos terminais é um indicador de que a região ainda precisa avançar no aprimoramento das rodoviárias, de modo que funcionem como verdadeiras portas de acolhimento turístico.

4.2.3. Como é a chegada via modal aéreo aos municípios analisados?

A via aérea representa a porta de entrada mais rápida para o turista que se desloca de longas distâncias rumo à região do estudo, atendendo tanto ao fluxo do turismo de lazer quanto às viagens de negócios e eventos. Os dados secundários destacaram que a aviação comercial cumpre a função de conectar a Faixa de Fronteira aos grandes centros urbanos e emissores nacionais e internacionais, embora não atue como uma rede de circulação interna entre os municípios fronteiriços. Foz do Iguaçu e Campo Grande são os dois aeroportos mais importantes da região, sendo que apenas Foz do Iguaçu recebe voos internacionais regulares. Ambos os aeroportos recebem voos regulares de capitais das regiões Sul, Sudeste, Nordeste e Centro-Oeste. Já os aeroportos regionais atendem destinos de apelo específico. No Mato Grosso do Sul eles se conectam com o estado de São Paulo, enquanto Guaíra se liga somente à capital do estado do Paraná. Segundo as análises secundárias, o modal aéreo atua na captação do turismo de longa distância, de negócios e de lazer, conectando a região com grandes capitais brasileiras, mas sem estabelecer conexões diretas entre os próprios municípios fronteiriços.

Com as visitas *in loco* foi possível confirmar a relevância estratégica destes terminais, revelando um padrão de manutenção e conforto substancialmente superior ao encontrado nos terminais rodoviários, mas foi possível, principalmente, aprofundar a

análise, levantando condições específicas dos terminais de passageiros, da infraestrutura de pista e pátio, da acessibilidade física e dos serviços de conveniência disponibilizados ao viajante.

Os registros das observações revelam um contraste em relação ao cenário das rodoviárias. Os seis terminais aeroportuários visitados tiveram a conservação de sua edificação avaliada como “ótima” (três, 50%) ou “boa” (três, 50%), sem nenhum registro de conservação regular, ruim ou péssima. Da mesma forma, a limpeza geral foi considerada ótima ou boa nas seis visitas, assim como a conservação aparente da pista de pouso e decolagem, onde avaliada, e o conforto térmico (climatização do saguão e das salas de embarque), em cinco delas, pois o aeroporto de Bonito não tem climatização (ver seção 4.1.12).

Figura 271 - Imagem dos Aeroportos



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Em relação à acessibilidade, as condições também foram muito melhores do que as encontradas em rodoviárias. Todas as unidades avaliadas contam com sanitários acessíveis em pleno funcionamento, sem os registros de interdição recorrentes nas rodoviárias. Além disso, cinco dos seis aeroportos contam com rampas de acesso e quatro

possuem piso tátil instalado, inclusive dentro do prédio, fazendo com que a condição geral de acessibilidade fosse classificada entre “ótima”, “boa” e “regular”, com dois aeroportos em cada nível.

Quanto aos serviços básicos e à tecnologia, a oferta de internet via Wi-Fi público foi identificada nos seis aeroportos da amostra. Por outro lado, a presença de facilidades comerciais varia de acordo com o porte de cada local. Serviços de alimentação e lojas de conveniência ou de artesanato e souvenir estão presentes em três dos seis aeroportos cada (alimentação em Foz do Iguaçu, Bonito e Campo Grande; lojas em Foz do Iguaçu, Corumbá e Campo Grande), assim como a presença de locadoras de veículos foi registrada também em três (Foz do Iguaçu, Bonito e Campo Grande), concentrando-se nos destinos de maior apelo turístico.

Apesar da boa qualidade predial, as visitas em campo apontaram ausências voltadas especificamente à recepção turística. Assim como nas rodoviárias, em nenhum dos seis aeroportos avaliados havia Centro de Atendimento ao Turista (CAT) operando dentro do terminal, e em nenhum deles foi identificada sinalização específica para direcionamento de receptivos turísticos e excursões. Da mesma forma, a presença de caixas eletrônicos bancários também foi escassa.

No caso da conexão com o transporte local, o ponto de táxi foi registrado em cinco dos seis aeroportos, com exceção de Guaíra, mas a demarcação de uma área exclusiva e sinalizada para embarque de transporte por aplicativo só foi registrada em Foz do Iguaçu, ocorrendo de forma misturada ao tráfego geral nos outros municípios.

Com esses resultados é possível agrupar os aeroportos da região em três perfis operacionais. O primeiro grupo engloba os maiores aeroportos comerciais e internacionais da região, representados por Foz do Iguaçu e Campo Grande. Ambos contam com terminais mais amplos em comparação aos outros e estrutura avaliada como “ótima” em conservação, conforto e limpeza.

Nos dois, o passageiro encontra locadoras de veículos, agências ou caixas bancários, Wi-Fi, alimentação e sanitários acessíveis, e o de Foz do Iguaçu é o único com área exclusiva para carros de aplicativo (ver seção 4.1.2).

O segundo grupo inclui os aeroportos comerciais de porte regional, localizados em cidades turísticas ou polos de fronteira, como Bonito, Ponta Porã e Corumbá. Nesses casos, o terminal é menor, mas opera em ótimas ou boas condições físicas do edifício e da pista. Em Bonito, o aeroporto conta com locadora de veículos e lanchonete, mas a acessibilidade geral foi avaliada como “regular” por não dispor de piso tátil, e não há caixas eletrônicos no local. Foi observada uma estrutura geral pequena, causando aglomerações para o embarque dos passageiros, embora no momento da visita houvesse apenas o embarque de um voo.

Em Ponta Porã, a estrutura passou por modernização recente, com terminal, pista e acessibilidade avaliados com nota máxima (“ótimo”), mas ainda com oferta comercial limitada (sem locadora ou caixas eletrônicos). Em Corumbá, a conservação é boa e há táxi e loja de conveniência, mas o visitante também não encontra alimentação, locadoras ou caixas bancários no terminal (ver seção 4.1.13).

O terceiro grupo compreende os aeródromos e pistas municipais de menor porte, voltados à aviação sub-regional ou executiva, como em Guaíra e Porto Murtinho. Em Guaíra, o aeroporto municipal apresentou terminal pequeno com conservação e pista avaliadas como “boas” e com sanitário acessível, mas sem ponto formal de táxi, sem locadoras, sem alimentação e com carência de piso tátil. Em Porto Murtinho, a pista municipal opera como infraestrutura de suporte pontual para voos executivos e de serviços, sem operação comercial regular no momento do levantamento, sem sequer a existência de um terminal de passageiros.

Com isso tudo, os aeroportos da Faixa de Fronteira destacam-se pelo elevado padrão de manutenção predial, limpeza e conforto térmico, superando amplamente as rodoviárias no estado de conservação. O desafio principal é a carência de serviços complementares de acolhimento nos terminais médios e pequenos, como locação de veículos e caixas eletrônicos, e a falta generalizada de balcões e sinalizações dedicadas à orientação turística do recém-chegado.

4.2.4. Como é a passagem nas aduanas nos municípios analisados?

Por se tratar de uma pesquisa na faixa de fronteira, a chegada aos municípios não ocorre apenas pelos acessos rodoviários convencionais ou aos aeroportos, mas inclui também as aduanas, alfândegas e travessias internacionais. Os dados secundários destacaram a presença de pontes internacionais, trechos de fronteira fluvial com travessias outorgadas, ligação férrea ativa e extensos limites de fronteira seca com cidades gêmeas. Predomina o modal rodoviário nesse cruzamento, contudo, o escoamento de mercadorias via fluvial e ferroviário aponta o potencial desses modais para a promoção de espaços de conexão, integração e fluxo, favoráveis ao turismo de compras, à gastronomia transfronteiriça e aos circuitos turísticos binacionais.

As visitas de campo nestes locais permitiram, mais uma vez, o aprofundamento das análises, permitindo compreender como a infraestrutura atual opera, se pela lógica de fiscalização/passagem ou integração, bem como os fluxos se dão e repercutem no trânsito, no tempo de travessia, bem como condições físicas, como a conservação predial e os serviços prestados, como de acolhimento.

Diferente também do que foi visto nas rodoviárias, o estado de conservação predial nas aduanas apresentou um padrão mais favorável. Nos oito postos avaliados, a conservação das edificações foi avaliada como “boa” em quatro (50%) e como “regular” em três (38%), havendo apenas um caso (Capanema) registrado como “ruim”. Da mesma forma, a conservação das áreas externas foi classificada predominantemente como boa (quatro postos, 50%) ou ótima (um, 13%).

O principal desafio enfrentado pelo viajante nestes pontos de fronteira é o tempo e o fluxo de travessia. Em seis das oito aduanas visitadas (75%) foi registrada a formação de filas, com tempos de espera percebidos pela equipe de campo variando entre 15 minutos em períodos com menor fluxo e de 30 a 60 minutos nos momentos de maior movimento. Em Corumbá, onde a equipe registrou cerca de 15 minutos, a gestão municipal relata esperas de várias horas em determinados períodos (informação verbal). Por outro lado, um dado positivo de segurança é que em sete dos oito postos (88%) há

separação física estruturada entre as pistas de veículos e a passagem de pedestres, evitando conflitos diretos de tráfego na linha de controle.

Figura 272 - Aduanas brasileiras analisadas



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

No que diz respeito aos serviços de apoio ao turista, no entanto, observaram-se alguns problemas. Nenhuma das oito aduanas avaliadas tem vagas de estacionamento reservadas para ônibus de turismo, o que pode gerar transtornos quando excursões e vans precisam parar para que os passageiros realizem os trâmites migratórios. O estacionamento para automóveis e veículos leves está presente em sete dos oito postos (88%), com exceção de Corumbá. A presença de Centro de Atendimento ao Turista (CAT) é quase nula, tendo sido identificada em apenas uma aduana da amostra (Mundo Novo).

Em relação aos idiomas, em metade dos postos fronteiriços (quatro dos oito) toda a sinalização e as placas institucionais estão exclusivamente em português, sem tradução para o espanhol, o que pode gerar dificuldades de orientação para os visitantes dos países vizinhos. Apenas nos postos de Foz do Iguaçu e Corumbá a sinalização apresentou caráter trilíngue (português, espanhol e inglês).

No caso da acessibilidade física, das oito aduanas, cinco têm rampa, quatro, piso tátil e cinco, sanitário acessível, e apenas Mundo Novo e Ponta Porã reúnem os três itens, fazendo com que a avaliação geral de acessibilidade ficasse concentrada entre “regular” (quatro postos, 50%) e “ruim” (três, 38%). A oferta de Wi-Fi público foi registrada em seis das oito aduanas (75%).

Com esses dados, as travessias internacionais da região podem ser divididas em três grupos. O primeiro reúne as pontes internacionais de fluxo massivo em Foz do Iguaçu: a Ponte Internacional da Amizade (ligação com Ciudad del Este, Paraguai) e a Ponte Tancredo Neves (ligação com Puerto Iguazú, Argentina).

Nas duas, com tráfego intenso e filas frequentes, há separação física entre veículos e pedestres e sinalização em mais de um idioma, mas não há estacionamento para ônibus de turismo (ver seção 4.1.2).

O segundo grupo inclui as aduanas terrestres e secas de médio e grande porte, como em Corumbá, Ponta Porã, Mundo Novo e Dionísio Cerqueira. Em Corumbá, na fronteira com a Bolívia (Puerto Quijarro), há fluxo compartilhado entre pedestres e veículos, de intensidade moderada no momento da visita, com filas e sinalização trilíngue, mas com conservação regular e sem sanitário acessível em funcionamento (ver seção 4.1.13).

Em Ponta Porã, onde a fronteira com Pedro Juan Caballero se dá ao longo da cidade toda, a fiscalização concentra-se na Inspetoria da Receita Federal, avaliada com boa conservação física e de acessibilidade; não havia filas no momento da visita, mas a organização das filas recebeu nota 2 (“desorganizada”), a mais baixa entre os pontos de chegada do município (ver seção 4.1.10). Em Mundo Novo, na divisa com Salto del Guairá, a aduana destacou-se pela conservação das áreas externas avaliada como “ótima”, presença de CAT e sinalização bilíngue (português e espanhol). Já em Dionísio Cerqueira, na fronteira integrada com a Argentina, as filas registradas eram curtas e organizadas, e cabe destacar o fato de toda a sinalização estar estritamente em português, sem comunicação em espanhol para os vizinhos argentinos.

O terceiro grupo é formado por travessias de menor escala ou dependentes de modal hidroviário, como em Capanema e Guaíra. Em Guaíra, a ligação internacional com o Paraguai é feita por balsa cruzando o Rio Paraná. Embora a área portuária e as instalações tenham sido avaliadas com conservação “boa”, a dependência do tempo de atracação e capacidade da balsa gera filas de 30 a 60 minutos, além de não contar com rampas ou sanitários acessíveis.

Em Capanema, na aduana com a Argentina sobre o Rio Santo Antônio, o fluxo do trânsito estava baixo e sem filas no momento da visita, mas o posto registrou a única avaliação de edificação “ruim” entre todas as aduanas, sem separação física entre pedestres e carros, sem itens de acessibilidade e sem sinalização em espanhol. Cabe também destacar que, em Capanema, não estavam presentes autoridades da Receita Federal ou da Polícia Federal, de modo que os técnicos foram recebidos por uma única funcionária de segurança patrimonial terceirizada.

As percepções dos técnicos reforçam que, do ponto de vista do turismo fronteiriço, há aspectos heterogêneos entre todas as aduanas analisadas. Foz do Iguaçu e Ponta Porã, que se demarcam como as principais portas de entrada da região, enfrentam desafios críticos devido ao alto fluxo de pedestres e caminhões de carga, ressaltando a necessidade de melhorias nos quesitos organização, limpeza, conservação e sinalização turística.

Corumbá também apresenta predominância de fluxo heterogêneo como pedestres, automóveis e caminhões, porém de intensidade moderada no momento da visita e com estado de conservação geral (estrutura, manejo de entorno e resíduos) regulares, prejudicando a experiência na fronteira para o turista pedestre (ver seção 4.1.13).

As aduanas de fluxo moderado, Capanema, Guaíra e Mundo Novo, apresentam condições físicas razoáveis, mas Capanema e Guaíra apresentam baixa acessibilidade, sinalização e informação turística, e Mundo Novo, que dispõe de rampa, piso tátil, sanitário acessível, Wi-Fi e CAT, carece apenas de informação turística (ver seção 4.1.8). Em Mundo Novo destaca-se a conservação e limpeza do seu ambiente, uma vez que, quando comparada às demais analisadas, seu estado é classificado como “ótimo”. Já a

aduana de Dionísio Cerqueira tem proximidade excelente com as rodoviárias, dois quilômetros, e, entre os itens avaliados no posto, só não foram identificados o CAT e o estacionamento para ônibus de turismo, embora a acessibilidade esteja entre as dimensões de menor média no município (ver seção 4.1.6).

Posto isso, evidencia-se que, na maioria das aduanas, a infraestrutura funciona como um ponto de passagem, sem integrar o visitante à experiência turística e com limitada acessibilidade, indicando que a fronteira ainda não tem sido apropriada como porta de entrada turística, marcada por filas demoradas nos horários de pico, falta de espaço para desembarque e espera de ônibus de excursão e falhas de comunicação em língua estrangeira, pontos que podem afetar diretamente a percepção de acolhimento de quem entra ou sai do país. Ou seja, em muitos casos, as aduanas têm funcionado como um canal de travessia, requerendo investimentos integrados e planejados para potencializar o turismo fronteiriço.

Considerando o conjunto das quatro portas de chegada do turista aos territórios estudados, a sinalização turística permite uma leitura comparativa entre os diferentes pontos de conexão modal. De modo geral, os aeroportos apresentam as melhores condições de sinalização entre os equipamentos avaliados, com maior presença das três tipologias de placas e maior disponibilidade de informações em outros idiomas; apesar disso, as informações especificamente relacionadas à oferta turística permanecem deficientes, cenário agravado pela ausência de CATs na maioria dos municípios, o que reduz as possibilidades de obtenção de informações diretamente no local e reforça a importância do planejamento prévio da viagem por parte do turista.

Os terminais rodoviários, por sua vez, apresentam as avaliações mais baixas quanto à qualidade da sinalização, com disponibilidade de informações em outros idiomas limitada a Foz do Iguaçu, Campo Grande e Corumbá. Nas aduanas e travessias internacionais, verificam-se características semelhantes, embora a qualidade da sinalização apresente avaliação relativamente superior, predominando uma condição classificada como mediana; quanto aos idiomas, Foz do Iguaçu e Corumbá dispõem de sinalização em inglês e espanhol, e Mundo Novo, em espanhol.

Considerando o conjunto dos equipamentos avaliados, predominam as placas de orientação de destino e de orientação interna, especialmente nos pontos de conexão modal e nas aduanas, enquanto as placas interpretativas e outras formas de informação turística apresentam presença mais restrita — um indicativo de que a sinalização existente está mais voltada à orientação dos deslocamentos do que à qualificação da experiência turística e à apresentação dos atrativos e serviços disponíveis no território.

Figura 273 - Síntese como se chega à fronteira?



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

4.3. Deslocamento nos municípios: leitura regional do campo

Uma vez chegado ao município, o turista depara-se com um segundo conjunto de desafios de mobilidade, relacionado não mais ao acesso, mas à circulação interna no território. Esta seção examina as diferentes modalidades de deslocamento disponíveis nos 12 municípios estudados, buscando compreender de que forma a infraestrutura local viabiliza ou dificulta a movimentação do visitante entre os pontos de interesse turístico, os equipamentos públicos e os serviços de apoio.

São analisadas cinco modalidades de deslocamento: **a circulação de veículo próprio**, cuja avaliação considera as condições viárias e a sinalização observadas em campo;

a infraestrutura destinada aos pedestres, incluindo calçadas, travessias e condições de acessibilidade; **o transporte público coletivo**, examinado quanto à cobertura, frequência, conforto e à qualidade da informação disponibilizada ao usuário nos pontos de parada (identificação, horários, itinerários e linhas); **a infraestrutura cicloviária**, ainda pouco consolidada na maioria dos municípios fronteiriços; **e a circulação por táxis**, importante alternativa complementar aos demais modais.

A leitura conjunta dessas dimensões permite identificar, para cada município, o grau de diversificação e de qualidade da oferta de mobilidade interna, subsidiando as recomendações voltadas à melhoria da experiência do visitante e ao fortalecimento da integração territorial.

4.3.1. Como é a circulação de veículo próprio nos municípios do estudo?

O deslocamento em automóvel, seja em veículo próprio, carro alugado ou veículos de turismo, constitui uma das principais formas de mobilidade utilizada pelos visitantes para transitar entre hotéis, restaurantes, áreas comerciais e atrativos das cidades da Faixa de Fronteira. A análise regional dos dados secundários indica que o deslocamento interno pela Faixa de Fronteira ocorre predominantemente por via terrestre, tornando a circulação interna altamente dependente do transporte individual. A oferta de veículos para aluguel concentra-se em Campo Grande, Corumbá e Foz do Iguaçu. Já nos demais municípios o serviço é escasso ou inexistente. A percepção dos técnicos de campo confirma essa predominância do transporte particular, sobretudo nos deslocamentos entre diferentes atrativos e nos municípios onde o transporte coletivo apresenta oferta limitada ou inexistente.

As visitas aos pontos internos permitiram verificar este levantamento e ainda as seguintes condições específicas que podem facilitar ou dificultar a circulação de quem utiliza este tipo de transporte, como: a pavimentação, a capacidade das vias, a intensidade do tráfego, a iluminação e a forma como a sinalização orienta o motorista pela malha urbana.

De maneira geral, a infraestrutura das ruas atende de forma satisfatória ao tráfego de automóveis nas áreas centrais. Nos 62 pontos de via avaliados, entre vias de chegada e de circulação interna, 54 (87%) possuem cobertura asfáltica, enquanto quatro (6%) são pavimentadas em paralelepípedo ou pedra irregular, características presentes principalmente em áreas históricas ou orlas fluviais, e quatro (6%) permanecem em terra batida, sobretudo em acessos periurbanos ou caminhos para atrativos mais distantes.

Figura 274 - Vias internas dos municípios analisados



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Quanto às condições de manutenção do pavimento, o panorama para quem dirige é predominantemente positivo. Quase 80% dos 62 pontos de via (48) foram avaliados entre “boa” (26, 42%) e “regular” (22, 35%), o que indica um asfalto funcional, com poucas ondulações ou buracos graves. Em 11 casos (18%), contudo, a manutenção foi classificada como “ruim”, com presença expressiva de remendos, buracos e desgaste, enquanto três (5%) foram consideradas “ótimas”.

A capacidade viária também varia de acordo com a hierarquia urbana e turística dos municípios. Dos 62 pontos de via analisados, 47 (76%) operam em pista simples, enquanto 11 (18%) apresentam pista dupla e quatro (6%) possuem três ou quatro faixas.

As vias de maior capacidade concentram-se principalmente nas capitais e nos principais corredores turísticos. A iluminação pública está presente em 42 dos 62 pontos (68%), acompanhando, em grande medida, o grau de urbanização dos espaços analisados.

Essa configuração ajuda a compreender as diferentes condições de circulação encontradas em campo. Em Foz do Iguaçu, por exemplo, os técnicos identificaram circulação favorável entre os principais pontos turísticos, especialmente por meio de veículos particulares e alugados, táxis, aplicativos e veículos de excursão. As principais vias turísticas apresentam capacidade compatível com os fluxos observados, e investimentos como as intervenções na Perimetral Leste e na Avenida das Cataratas são percebidos como estratégicos para melhorar a circulação e organizar os fluxos. A Avenida das Cataratas, no acesso aos atrativos, destaca-se, ainda, pela sinalização horizontal clara e pela sinalização turística, embora opere em pista simples e com asfalto em condição regular (ver seção 4.1.2).

Em Campo Grande, vias como a Avenida Afonso Pena e o entorno da Feira Central apresentam pistas largas, duplas ou triplas, boa manutenção e iluminação contínua. Em Ponta Porã, trechos da Avenida Brasil e dos contornos urbanos também oferecem pista dupla e pavimento em boas condições. Nesses eixos, o deslocamento motorizado tende a ocorrer com maior rapidez, conforto e orientação.

Em um segundo conjunto de municípios, formado por cidades médias e pequenas como Porto Murtinho, Corumbá, Guaíra, Medianeira, Barracão e Dionísio Cerqueira, a circulação em automóvel é funcional nas áreas centrais, predominantemente em pista simples. Em Porto Murtinho, ruas como Pedro Celestino e Avenida Rio Branco apresentam pavimento avaliado como ótimo ou bom; em Guaíra e Medianeira, as vias centrais são asfaltadas e contam com boa iluminação. Em Corumbá, a Rua Tiradentes apresenta pavimento regular, enquanto a orla do Porto Geral, pavimentada em paralelepípedo, exige velocidade reduzida.

Entretanto, a condição se modifica nos deslocamentos para áreas mais afastadas. Bonito, Mundo Novo e Capanema exemplificam situações em que a circulação ur-

bana é mais favorável, mas determinados acessos aos atrativos apresentam descontinuidades ou pavimentos degradados. Em Bonito, apesar da boa condição da Rodovia do Turismo, foram observados trechos ruins nas rotatórias de entrada e nas ligações urbanas, além de vias vicinais em terra no caminho para atrativos naturais. Em Mundo Novo, foram registrados trechos centrais com pavimento ruim e buracos, além do acesso em terra ao porto e à prainha. Em Capanema, o acesso ao Parque Nacional por leito natural de terra também foi classificado como ruim.

Esse contraste entre o centro urbano e os acessos aos atrativos também apareceu de forma recorrente na percepção dos técnicos. Capanema, por exemplo, apresenta condições relativamente favoráveis para circulação na área urbana, mas os principais atrativos naturais dependem de acessos rurais menos estruturados. Situação semelhante foi percebida em Medianeira, Guaíra e Mundo Novo. Em áreas mais afastadas, a presença de terra, buracos, ausência de acostamentos e manutenção insuficiente aumenta o tempo de deslocamento, reduz o conforto e pode produzir sensação de insegurança.

Outro elemento relevante é a convivência entre o tráfego turístico e o transporte de cargas. Embora nas áreas comerciais predomine a circulação de automóveis e motocicletas, nos anéis viários, avenidas perimetrais e trechos urbanos de rodovias, como observado em Corumbá, Guaíra e Medianeira, os veículos de passeio compartilham pistas simples com caminhões de carga e bitrens (ver seções 4.1.3 e 4.1.7). Essa configuração exige maior atenção dos motoristas e tende a reduzir a velocidade média do deslocamento. Em Ponta Porã, o tráfego de carga também foi registrado no contorno viário sul, mas em pista dupla (ver seção 4.1.10).

Apesar das condições físicas relativamente favoráveis das vias urbanas, um dos principais problemas identificados está na orientação do turista. Enquanto a sinalização geral de trânsito está presente em 58 dos 62 pontos de via (94%), a sinalização turística esteve ausente em 42 deles (68%). Assim, o visitante encontra condições para dirigir, mas nem sempre encontra condições para se orientar turisticamente durante o percurso. A ausência de placas indicando atrativos, equipamentos turísticos, centros de

atendimento e pontos de interesse faz com que o visitante dependa fortemente de aplicativos de navegação e da conectividade móvel.

Essa dependência digital foi percebida positivamente em vários municípios, onde a cobertura móvel e o funcionamento de aplicativos permitiram aos técnicos utilizarem GPS e mapas para localizar atrativos e orientar os deslocamentos. Em Medianeira, a conectividade foi percebida inclusive em áreas mais afastadas; em Guaíra e Mundo Novo, os recursos digitais contribuíram para a localização dos atrativos. Entretanto, foram identificados pontos rurais ou mais distantes com sinal intermitente ou fraco. Dessa forma, a conectividade digital atualmente funciona como importante mecanismo de compensação das deficiências da sinalização física, mas não elimina a necessidade de sistemas de orientação territorial presencial, especialmente considerando o visitante que não conhece a região ou que atravessa fronteiras internacionais.

No caso de Foz do Iguaçu, a conectividade móvel mostrou-se geralmente satisfatória, embora tenham sido percebidas limitações específicas de GPS em áreas aduaneiras. O acesso ao Paraguai também apresentou episódios de congestionamento nos horários de maior movimento, ampliando o tempo de deslocamento. A possibilidade de utilizar diferentes meios, incluindo transporte individual, táxis, aplicativos, veículos de excursão e motocicletas, amplia as alternativas de circulação, mas a integração entre esses modos ainda é limitada.

Assim, a circulação por veículo próprio é o modal que apresenta maior capacidade de integração interna nos municípios estudados. A infraestrutura urbana, em geral, permite deslocamentos funcionais e relativamente confortáveis; contudo, essa condição é menos favorável nos acessos aos atrativos naturais e rurais e não é acompanhada, na mesma proporção, por mecanismos de orientação turística. O principal obstáculo para o turista motorizado, portanto, não está apenas na qualidade do pavimento urbano, mas na combinação entre descontinuidade dos acessos, precariedade de determinados trechos, convivência com veículos pesados e insuficiência da sinalização turística.

4.3.2. Como é a condição de infraestrutura para pedestres?

A circulação a pé representa uma dimensão fundamental da experiência turística, pois é por meio dela que o visitante vivencia diretamente áreas comerciais, centros históricos, praças, orlas, feiras, espaços culturais e outros ambientes urbanos. Os dados secundários apresentaram que, no âmbito local, destinos com atrativos, meios de hospedagem e gastronomia concentrados em áreas urbanas ou em cidades de fronteira contínua favorecem deslocamentos curtos e a circulação pedonal. A literatura teórica assume a proximidade territorial como um indutor natural da caminhabilidade e do turismo a pé. Entretanto, quando comparada à infraestrutura destinada aos automóveis, a infraestrutura para pedestres apresenta situação significativamente mais frágil na Faixa de Fronteira.

Nos 62 pontos de via avaliados, entre vias de chegada e de circulação interna, 29 (47%) não possuem calçada. Nesses trechos, o pedestre é obrigado a utilizar o bordo da pista ou o acostamento, compartilhando diretamente o espaço com automóveis e motocicletas. Entre os 33 locais onde há calçadas, o concreto corresponde a 20 (61%), seguido pelos blocos intertravados, presentes em dez (30%), e pela pedra portuguesa, identificada pontualmente em áreas históricas ou turísticas, como no entorno do Centro de Atendimento ao Turista de Bonito e em trechos de Porto Murtinho.

A qualidade dessa infraestrutura também é limitada. Mais da metade das calçadas existentes (17 das 33, 52%) foi classificada como “regular” e 11 (33%) como “ruim”, com rachaduras, quebras, buracos, pedras soltas e remendos. Apenas cinco (15%) foram avaliadas como “boas” ou “ótimas”. Além disso, 31 dos 33 trechos que possuem calçada (94%) apresentam algum grau de descontinuidade, provocada por degraus entre imóveis, desníveis de acessos de garagem, raízes de árvores e outras interferências.

Essas condições foram confirmadas pelos técnicos de campo, que identificaram como problema recorrente a impossibilidade de realizar percursos pedonais contínuos entre os diferentes pontos de interesse. Mesmo quando determinado equipamento possui uma rampa ou piso adequado, a continuidade do percurso pode ser interrompida

poucos metros adiante. Isso demonstra que a presença pontual de elementos de acessibilidade não significa a existência de uma rede de mobilidade pedonal acessível.

As limitações tornam-se ainda mais evidentes quando analisada a acessibilidade universal. As rampas de rebaixamento de guia estão ausentes em 20 dos 32 trechos com calçada em que o item foi registrado (63%), enquanto o piso tátil direcional e de alerta está ausente em 20 dos 33 (61%). Em nenhum dos 33 pontos com calçada foi identificado semáforo sonoro para travessia de pedestres e, em 26 deles (79%), não havia sinalização específica para a travessia a pé. A faixa livre, por outro lado, foi identificada em 30 das 33 calçadas existentes (91%), constituindo um dos aspectos relativamente mais favoráveis.

As observações de campo reforçam que essas barreiras afetam não apenas pessoas com deficiência, mas também idosos, pessoas com mobilidade reduzida, famílias com crianças e turistas que transportam malas ou utilizam carrinhos de bebê. Em diferentes municípios foram observadas calçadas interrompidas, rampas inadequadas ou inexistentes, pisos táteis descontínuos e travessias que exigem mudanças de percurso ou utilização da pista.

Também foram identificadas limitações relacionadas ao conforto e à segurança. Em 30 dos 33 pontos com calçada (91%), o conforto térmico foi avaliado como “regular” ou “ruim”, principalmente pela escassez de arborização e sombreamento. Quase 80% dos pontos com calçada (26 dos 33) não possuem iluminação especificamente direcionada às calçadas, dependendo da iluminação elevada das vias, concebida prioritariamente para a circulação dos veículos.

As diferenças entre os municípios também são significativas. Campo Grande, Foz do Iguaçu e determinados trechos de Capanema apresentam situações mais estruturadas. Em Capanema, por exemplo, foi identificada uma calçada nova em paver, com rampas e piso tátil, em ponto avaliado como “bom” no conjunto de calçada, travessia e acessibilidade (ver seção 4.1.4). Em Campo Grande, áreas como a Feira Central e trechos comerciais apresentam calçadas de concreto e paver em bom estado, piso tátil, rampas e travessias elevadas. Em Foz do Iguaçu, praças e áreas centrais próximas a shoppings e

corredores turísticos apresentaram calçadas conservadas, com rampas e sinalização horizontal.

Em um segundo conjunto, formado por Corumbá, Guaíra, Medianeira, Barracão e Dionísio Cerqueira, a calçada está presente em boa parte das áreas centrais, mas apresenta manutenção regular ou ruim e problemas de continuidade e acessibilidade. Em Corumbá, por exemplo, foram observados degraus e desníveis na Rua Tiradentes e na orla do Porto Geral, além da ausência de rampas e piso tátil. Em Guaíra, foram registrados trechos em paver com manutenção ruim e remendos de diferentes materiais. Em Barracão e Dionísio Cerqueira, a rampa não foi registrada no ponto da divisa entre as duas cidades, na rodoviária de Barracão nem no posto de fronteira de Dionísio Cerqueira (ver seções 4.1.5 e 4.1.6).

A situação é mais crítica nos acessos aos atrativos naturais, balneários, portos e áreas rurais. Em Mundo Novo, por exemplo, foram identificados trechos sem calçada nos acessos à Praia do Cascalho e ao Porto Isabel; em Capanema, no acesso ao Parque Nacional; e em Bonito, em acessos rurais e vicinais. Nesses espaços, o pedestre fica exposto ao tráfego de veículos, caminhando sobre terra ou junto ao bordo da pista.

Essa condição produz uma assimetria importante: o território é mais acessível para quem se desloca de automóvel do que para quem precisa caminhar. Os técnicos identificaram essa diferença inclusive em municípios onde determinados atrativos ou áreas centrais apresentam boa infraestrutura pontual. A existência de uma calçada adequada em um equipamento turístico não garante que o visitante consiga chegar até ele a pé de forma contínua, segura e autônoma.

Em áreas de fronteira urbana contínua, como Barracão/Dionísio Cerqueira, a possibilidade de deslocamento a pé entre os municípios e em direção à fronteira argentina constitui uma potencialidade relevante. A proximidade física favorece a circulação pedonal e a experiência transfronteiriça. Entretanto, a sinalização turística e a informação ao visitante concentram-se em Dionísio Cerqueira, com placas na chegada pela BR-280/BR-163 e mapas, informações turísticas e QR Code nos pontos de desembarque, e

não foram registradas em Barracão (ver seções 4.1.5 e 4.1.6); somada à falta de infraestrutura contínua, essa assimetria reduz a autonomia do visitante e dificulta a transformação dessa proximidade em uma experiência turística plenamente integrada.

Portanto, embora existam trechos urbanos com padrões satisfatórios de circulação pedonal, a condição geral da infraestrutura para pedestres é de carência e descontinuidade. Quase metade dos pontos não possui calçada e, onde ela existe, predominam problemas de conservação, continuidade e acessibilidade. A principal questão não é apenas ampliar a quantidade de calçadas, mas estabelecer percursos contínuos, seguros, acessíveis e conectados aos equipamentos turísticos, áreas centrais, pontos de transporte e atrativos.

4.3.3. Como é o transporte público coletivo urbano nos municípios analisados?

O transporte público coletivo constitui um elemento fundamental para ampliar a autonomia do turista que não dispõe de veículo próprio. Os dados secundários não foram capazes de verificar o tamanho da oferta desse tipo de serviço, uma vez que as recomendações de ACTs não incluem o transporte municipal de passageiros. Entretanto, a análise demonstra que, na maior parte dos municípios estudados, o sistema existente está estruturado principalmente para atender às necessidades cotidianas da população residente e não para responder às especificidades da mobilidade turística.

Dos 17 pontos de parada de ônibus avaliados, 15 (88%) apresentavam cobertura e assentos para espera, demonstrando a presença relativamente disseminada da estrutura física básica. Entretanto, a proteção lateral contravento e chuva estava presente em apenas quatro (24%), menos de um quarto dos abrigos. Quanto à conservação, avaliada em 16 deles, seis (38%) foram classificados como “regulares” e sete (44%) como “ruins” ou “péssimos”, com registros de bancos quebrados, coberturas danificadas, ferrugem e pichações, como observado em paradas ao longo da BR-277 em Foz do Iguaçu e em trechos centrais de Campo Grande; em Capanema, a parada avaliada na BR-163 não tem cobertura nem assento (ver seção 4.1.4). Apenas três (19%) foram considerados “bons” ou “ótimos”.

Mais significativa ainda é a deficiência de informação. Em 100% dos pontos vistoriados (um total de 17 pontos de ônibus avaliados) não havia informações sobre horários, itinerários ou linhas de ônibus. Em 16 deles (94%) não havia sequer placa vertical identificando o ponto. Dessa maneira, mesmo quando existe serviço de transporte coletivo, o visitante que não conhece o território encontra dificuldades para compreender onde embarcar, qual linha utilizar, em que horário e como chegar ao destino desejado.

A integração entre transporte coletivo e as principais portas de entrada também é limitada. Dos terminais rodoviários das 12 cidades estudadas, apenas Campo Grande, Foz do Iguaçu, Corumbá e Ponta Porã contavam com linhas regulares de ônibus urbano atendendo diretamente o terminal no momento da visita, e em Guaíra foi registrada a integração da rodoviária com o ônibus urbano (ver seção 4.1.7). Nas demais sete cidades, o visitante que desembarca na rodoviária não dispõe de transporte coletivo municipal para realizar imediatamente o deslocamento até o centro ou sua hospedagem.

Nos aeroportos a situação é parecida. apenas Foz do Iguaçu e Ponta Porã registraram integração com linhas regulares de ônibus urbano no momento da visita. A partir dessas características, o transporte público coletivo nos municípios pode ser agrupado em três realidades distintas. O primeiro grupo engloba as cidades com rede de transporte coletivo urbano estruturada e com terminais de integração, representado por Foz do Iguaçu e Campo Grande.

A situação pode ser compreendida a partir de três realidades distintas. Foz do Iguaçu e Campo Grande apresentam redes mais estruturadas. Em Foz, o ônibus constitui uma alternativa efetiva para o turista, com linhas que conectam a rodoviária, o centro, o aeroporto e o Parque Nacional do Iguaçu. Em Campo Grande, a rede apresenta maior diversidade de linhas troncais e alimentadoras. Ainda assim, mesmo nesses municípios, permanece a deficiência de informações nos pontos de parada.

Um segundo grupo reúne municípios como Corumbá, Ponta Porã, Guaíra e Medianeira, nos quais existe transporte urbano, mas com características predominantemente voltadas à população residente. As linhas conectam bairros e áreas centrais, po-

rém apresentam horários mais espaçados, baixa frequência noturna e aos fins de semana e, em geral, não atendem diretamente os atrativos turísticos localizados fora das áreas centrais.

A terceira realidade corresponde aos municípios em que o transporte coletivo é inexistente, possui abrangência apenas escolar/rural ou não apresenta utilidade prática para o turismo. Esse cenário foi identificado em Bonito, Mundo Novo, Porto Murtinho, Capanema, Barracão e Dionísio Cerqueira.

Bonito representa um caso especialmente relevante. Apesar de ser um dos principais polos indutores de turismo da região, não dispõe de linha de transporte coletivo urbano que conduza os visitantes aos balneários, grutas e passeios de flutuação. O turista que chega sem automóvel precisa recorrer a vans de transporte receptivo, táxis ou veículos alugados.

As percepções dos técnicos confirmam esse padrão. Em Capanema e Mundo Novo, a ausência de transporte público aumenta a dependência do veículo particular para alcançar os atrativos, e, em Guaíra, a insuficiência do serviço tem o mesmo efeito. Em Porto Murtinho, não há aplicativo de transporte nem ônibus urbano, e o ponto de chegada avaliado não tem táxi (ver seção 4.1.11). Em Bonito e Ponta Porã, embora existam diferentes formas de transporte, a autonomia do turista também é limitada pela necessidade de recorrer a serviços privados ou organizar previamente seus deslocamentos. Campo Grande e Corumbá apresentam maior diversidade modal, mas ainda enfrentam dificuldades para conectar de maneira eficiente os equipamentos de transporte aos atrativos turísticos.

Nesse contexto, a questão não é somente a existência de ônibus, mas sua adequação à lógica turística. Um sistema voltado prioritariamente ao deslocamento cotidiano da população residente pode ser insuficiente para um visitante que precisa circular entre aeroporto, rodoviária, hospedagem, centro, atrativos e áreas de fronteira em horários e percursos diferentes daqueles utilizados pela população local.

Assim, o transporte coletivo permanece como um dos principais elementos de fragmentação da mobilidade turística regional. Quando existente, não é acompanhado

de informação suficiente; quando possui rede, nem sempre alcança os atrativos; e, em diversos municípios, simplesmente não está disponível. O resultado é a manutenção de uma forte dependência do transporte individual e dos serviços privados. Em termos turísticos, portanto, ampliar a oferta de transporte coletivo deve ser acompanhado de integração com os principais pontos de chegada, informação ao passageiro, horários compatíveis com a atividade turística e conexão com os atrativos.

4.3.4. Como é a infraestrutura para ciclistas nos municípios analisados?

A bicicleta representa uma alternativa de mobilidade capaz de cumprir simultaneamente funções de deslocamento cotidiano, lazer e turismo, especialmente em territórios com atrativos próximos aos núcleos urbanos ou com potencial para cicloturismo. Os dados secundários abordam este potencial do uso de modos não motorizados e reiteram o cicloturismo como alternativa sustentável de mobilidade e lazer, citando corredores associados ao meio ambiente, parques e trechos de turismo de natureza. Entretanto, a infraestrutura cicloviária encontrada nos municípios estudados ainda é pontual e territorialmente concentrada.

Em 50 dos 62 pontos de via vistoriados (81%) não foi identificada qualquer ciclovia ou ciclofaixa. Apenas 12 (19%) apresentaram espaço reservado aos ciclistas, concentrado em cinco dos 12 municípios visitados. Em sete cidades do estudo: Corumbá, Mundo Novo, Guaíra, Capanema, Medianeira, Barracão e Dionísio Cerqueira, não foi identificada nenhuma ciclovia ou ciclofaixa nos pontos de aferição.

Nos locais onde a infraestrutura cicloviária existe (12 pontos da amostra), o asfalto é o tipo de cobertura predominante, presente em dez (83%), enquanto o restante utiliza concreto, como em trechos marginais da BR-277 em Foz do Iguaçu. Em relação ao tipo de espaço, as amostras dividem-se entre sete ciclovias (estruturas segregadas fisicamente por muretas, canteiros ou desníveis) e cinco ciclofaixas (faixas demarcadas no próprio bordo da pista de rolamento por pintura e tachões refletivos).

Quanto ao estado de conservação dessas vias para ciclistas, os resultados são majoritariamente positivos. Sete das 12 (58%) foram avaliadas entre “boa” (cinco, 42%)

e “ótima” (duas, 17%), apresentando piso liso, sem buracos ou desníveis que comprometam a pedalada. Em quatro (33%) a manutenção foi considerada “regular”, enquanto apenas um caso (8%) foi classificado como “péssimo”, referente a um trecho de ciclovia em concreto na BR-277 em Foz do Iguaçu que se encontrava quebrado e com obras.

No quesito sinalização, 11 das 12 ciclovias e ciclofaixas existentes contam com sinalização horizontal pintada no chão (faixas vermelhas e pictogramas de bicicleta), e metade (seis) possui também placas verticais indicativas de trânsito. A iluminação artificial esteve presente em oito dos 12 trechos cicloviários (67%), embora em vias turísticas importantes, como na Rodovia do Turismo em Bonito, a ausência de iluminação à noite restrinja o uso seguro da bicicleta exclusivamente aos horários diurnos.

A partir dessas características, a infraestrutura para bicicletas nos municípios pode ser agrupada em três realidades distintas. O primeiro grupo engloba as cidades com ciclovias e ciclofaixas estruturadas voltadas ao lazer e ao turismo, como Foz do Iguaçu, Campo Grande e Bonito. Em Foz do Iguaçu, destaca-se a ciclofaixa do centro urbano, avaliada em estado “ótimo” de conservação, com sinalização e iluminação; no acesso aos atrativos pela Avenida das Cataratas, não há ciclovia nem ciclofaixa (ver seção 4.1.2). Em Campo Grande, a ciclovia no canteiro central da Avenida Afonso Pena é um eixo consolidado, com asfalto bem mantido conectando parques urbanos e áreas culturais, como o Parque das Nações Indígenas e o Bioparque Pantanal.

Em Bonito, a ciclofaixa ao longo da Rodovia do Turismo é um exemplo que pode ser usado para o cicloturismo, permitindo o deslocamento seguro de bicicleta a partir do centro até diversos balneários do Rio Formoso em pista asfaltada e bem sinalizada, ainda que sem iluminação noturna.

O segundo grupo inclui municípios que contam com trechos cicloviários pontuais associados a parques urbanos ou orlas, como Ponta Porã e Porto Murtinho. Em Ponta Porã, ciclovias e ciclofaixas foram identificadas em áreas de lazer como o Parque dos Ervais, o Horto Florestal e no contorno próximo ao aeroporto, apresentando asfalto em bom estado e atendendo principalmente a prática de esportes e passeios. Em Porto Murtinho, a ciclofaixa na Rua Pedro Celestino, junto à orla do Rio Paraguai, apresentou

asfalto em ótima condição, embora com extensão curta e restrita a poucas quadras da área urbana central.

O terceiro grupo reúne mais da metade dos municípios do estudo (Corumbá, Mundo Novo, Guaíra, Capanema, Medianeira, Barracão e Dionísio Cerqueira), onde não foi encontrada nenhuma infraestrutura dedicada a ciclistas nas vias vistoriadas. Nesses locais, quem utiliza a bicicleta para se locomover precisa disputar espaço diretamente na pista com automóveis, motocicletas e caminhões pesados, ou utilizar acostamentos que muitas vezes são inexistentes ou degradados, tornando a circulação por bicicleta uma alternativa arriscada e pouco convidativa para o visitante.

As percepções de campo reforçam que a bicicleta possui potencial principalmente em municípios nos quais os atrativos, áreas de lazer e espaços urbanos apresentam relativa proximidade. Contudo, a inexistência de uma rede contínua impede que esse potencial seja plenamente aproveitado. A infraestrutura cicloviária existente permanece mais associada a eixos específicos de lazer ou esporte do que a uma estratégia integrada de mobilidade turística.

Nesse sentido, a principal característica identificada é a concentração da infraestrutura em poucos municípios e corredores específicos. Onde existe, apresenta, em geral, boa qualidade e potencial para uso turístico; onde não existe, o ciclista permanece exposto aos demais fluxos viários. Assim, a ampliação da infraestrutura cicloviária poderia contribuir não apenas para a mobilidade sustentável, mas também para conectar áreas urbanas, espaços de lazer e atrativos próximos, criando novas possibilidades de experiência turística.

4.3.5. Como é a circulação por táxis nos municípios do estudo?

O táxi constitui um importante modal de apoio ao turista, especialmente para visitantes que chegam de avião ou ônibus e não pretendem utilizar veículo próprio ou alugado. Os dados secundários enquadram o serviço de táxi e o transporte individual de passageiros como modais complementares de suporte à mobilidade turística, responsáveis por conectar pontos de chegada, hospedagem e atrativos em áreas urbanas e rurais.

Entretanto, sua distribuição territorial demonstra que o serviço funciona predominantemente como um modal associado às portas de entrada, e não como uma alternativa de mobilidade espontânea no interior dos municípios.

Nos 62 pontos de via avaliados, entre vias de chegada e de circulação interna, 98% não apresentaram parada formal de táxi demarcada: só um, na Avenida das Cataratas, em Foz do Iguaçu, tinha ponto de táxi. Nos aeroportos e rodoviárias, entretanto, a situação é inversa: 15 dos 18 terminais de chegada (83%) possuem pontos de táxi; as exceções são as rodoviárias de Capanema e Porto Murtinho e o aeroporto de Guaíra.

Essa concentração demonstra que o visitante geralmente encontra o serviço no momento do desembarque, mas precisa planejá-lo quando deseja utilizá-lo durante sua permanência no destino. Em muitos municípios, o acesso ao táxi ocorre por telefone, rádio-táxi, aplicativos ou contato direto com os motoristas, não sendo comum encontrar veículos disponíveis espontaneamente nas ruas.

Foz do Iguaçu e Campo Grande constituem os casos de maior estruturação. Nessas cidades, a frota é mais ampla e regulamentada, e o ponto de táxi foi registrado na rodoviária e no aeroporto; entre os pontos de via avaliados, porém, só houve registro em um, na Avenida das Cataratas, em Foz do Iguaçu (ver seções 4.1.2 e 4.1.9). Foz do Iguaçu apresenta ainda uma característica particularmente relevante para a mobilidade turística fronteiriça: há veículos autorizados a realizar transporte internacional de passageiros, permitindo a circulação para Puerto Iguazú e Ciudad del Este.

Em um segundo grupo estão Bonito, Corumbá, Ponta Porã, Guaíra, Medianeira, Barracão e Dionísio Cerqueira, nos quais o serviço está estruturado principalmente nos terminais. Em Bonito, Ponta Porã e Corumbá, os táxis também foram identificados nos aeroportos. Nas cidades de fronteira contínua, como Ponta Porã e Barracão/Dionísio Cerqueira, o serviço pode assumir função transfronteiriça local, embora a frota seja menor e o atendimento fora dos terminais dependa do contato direto com os motoristas.

Em contraposição, Porto Murtinho e Capanema apresentaram oferta mais restrita, não tendo sido identificado ponto formal de táxi operando na rodoviária durante a visita. Situação semelhante foi observada no aeroporto municipal de Guaíra. Nesses

casos, o turista que chega sem agendamento pode enfrentar dificuldades imediatas para se deslocar até o centro ou o local de hospedagem, recorrendo a contatos particulares ou à indicação de moradores.

As observações dos técnicos mostram que esse problema é mais significativo nos municípios onde também há baixa oferta de transporte coletivo. Nesses contextos, o táxi deixa de ser apenas uma alternativa complementar e passa a representar uma das poucas possibilidades de deslocamento para o visitante sem carro. Essa situação é especialmente relevante para destinos com atrativos dispersos, nos quais a ausência de transporte coletivo e a distância entre os equipamentos turísticos ampliam a dependência de serviços privados.

Nas áreas de fronteira, o táxi também pode desempenhar uma função de integração territorial. Em Foz do Iguaçu, a possibilidade de cruzar as fronteiras internacionais amplia a mobilidade entre os três territórios da Tríplice Fronteira. Em Ponta Porã e Barracão/Dionísio Cerqueira, a continuidade urbana entre cidades gêmeas favorece deslocamentos transfronteiriços de curta distância. Entretanto, a ausência de informação integrada e a dependência de contato direto com os prestadores ainda reduzem a espontaneidade dessa mobilidade.

Dessa forma, a circulação por táxi apresenta uma condição intermediária: existe uma estrutura relativamente consolidada nos principais pontos de chegada, mas pouca presença no espaço urbano cotidiano. O serviço cumpre, portanto, papel importante de conexão entre as portas de entrada e os destinos finais, mas ainda não constitui, na maioria dos municípios, uma alternativa de circulação turística espontânea. Para o visitante sem veículo próprio, isso significa que o planejamento prévio do deslocamento se torna essencial, especialmente nos municípios menores.

Figura 275 - Síntese como o turista circula



Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

5. POTENCIALIDADES DOS TERRITÓRIOS FRONTEIRIÇOS ANALISADOS

Esta seção reúne a síntese dos principais gargalos identificados no diagnóstico regional e de campo, das potencialidades turísticas presentes nos territórios analisados e das obras e investimentos previstos ou em execução que poderão contribuir para sua integração e ampliação. Embora os entraves de mobilidade, infraestrutura e conectividade constituam condicionantes relevantes para o desenvolvimento do turismo fronteiriço, o foco recai sobre a identificação da base turística existente e sobre as possibilidades de seu aproveitamento e articulação territorial.

A leitura do diagnóstico regional e de campo indica que os entraves à mobilidade e à conectividade turística não decorrem, majoritariamente, da ausência de infraestrutura. Os gargalos descritos neste diagnóstico podem ser agrupados em quatro naturezas. A primeira reúne condições físicas dos acessos, dos equipamentos de chegada e da circulação pedonal. A segunda refere-se à articulação entre estruturas existentes, evidenciada na conexão limitada entre portas de entrada, transporte local e atrativos. A terceira diz respeito à operação e à informação, com destaque para os tempos de espera nas travessias internacionais e para a baixa presença de sinalização turística, materiais informativos e de atendimento ao turista. A quarta possui caráter institucional e corresponde à distância entre a escala em que as necessidades se manifestam e aquela em que as decisões são tomadas. A conectividade digital atravessa essas quatro naturezas, uma vez que a navegação por aplicativos supre parte das lacunas de orientação e depende de cobertura contínua ao longo do percurso.

A distribuição territorial varia conforme sua natureza. Aqueles relacionados à informação e à orientação ocorrem de forma praticamente uniforme no recorte, sem diferenças relevantes entre estados ou portes municipais. Já os associados à conectividade digital e à sobreposição entre fluxos de carga e circulação turística apresentam concentrações identificáveis, vinculadas, respectivamente, à porção oeste do recorte e aos principais corredores de acesso. Verifica-se ainda um gradiente de qualidade conforme o modal de chegada, com melhores

condições nos aeroportos e maiores limitações nos terminais rodoviários e na circulação pedonal. Dessa forma, o visitante que chega por via terrestre e que não dispõe de veículo próprio encontra as maiores restrições de acolhimento e deslocamento.

A capacidade de enfrentamento também se distribui de maneira desigual entre as escalas de decisão. Sinalização turística urbana, calçadas, pontos de parada, materiais informativos, funcionamento dos Centros de Atendimento ao Turista e ordenamento dos serviços de táxi situam-se predominantemente na esfera municipal. Duplicações, contornos, pontes internacionais, operação aduaneira, concessões rodoviárias e infraestrutura de telecomunicações dependem de decisões federais, estaduais, de concessionárias ou de órgãos de fronteira. Essa distinção é relevante para a construção do Plano de Ação, ao diferenciar medidas executáveis diretamente pelos municípios daquelas que exigem articulação regional e atuação junto a outras esferas.

Os gargalos sistematizados, contudo, dizem respeito às condições de acesso, circulação e conectividade, e não à capacidade de atração dos territórios. O levantamento realizado no Produto 3 deste edital da Unesco (atividades 3.3 e 3.4) evidencia que, mesmo diante dessas restrições, o recorte reúne uma base turística já instalada, com oferta diversificada, segmentos consolidados, recursos naturais e culturais e capacidade produtiva associada às ACTs. As potencialidades distribuem-se de forma complementar entre municípios e regiões (ver seções 4.1.2 a 4.1.13), criando possibilidades de integração de atrativos, segmentos e produtos e de estruturação de roteiros e circuitos que ultrapassem os limites municipais e estaduais. Assim, os entraves identificados não representam ausência de potencial turístico, mas condicionantes que limitam sua conexão, seu aproveitamento e a ampliação dos fluxos no território.

No Mato Grosso do Sul, os municípios selecionados apresentam diferentes potencialidades, associadas a uma oferta de ACTs já existente e inseridas em regiões que ampliam as possibilidades de articulação territorial. Bonito e Corumbá concentram as ofertas mais consolidadas relacionadas ao Ecoturismo, além do Turismo de Aventura em Bonito, com possibilidades de integração a experiências de natureza, pesca e turismo náutico. Bonito constitui referência nacional em turismo de natureza, enquanto Corumbá reúne, a partir do Pantanal e do Rio Paraguai, uma combinação de Ecoturismo, Turismo de Pesca, Turismo Náutico e Turismo Cultural. A proximidade desses destinos com outros municípios das respectivas regiões

turísticas amplia as possibilidades de estruturação de produtos integrados de natureza e Pantanal.

Na faixa de fronteira, Porto Murtinho, Ponta Porã e Mundo Novo apresentam potenciais distintos e complementares. Porto Murtinho destaca-se pelo Turismo de Pesca, Turismo Náutico e Turismo Cultural, associado ao Rio Paraguai e à sua posição estratégica na Rota Bioceânica. Ponta Porã, por sua condição fronteiriça e conurbação com Pedro Juan Caballero, apresenta potencial particularmente relacionado ao turismo de compras, cultural, de eventos e à experiência transfronteiriça. Mundo Novo, por sua vez, apresenta recursos associados ao Rio Paraná, com possibilidades para Turismo Náutico, Pesca, Ecoturismo e Sol e Praia. A articulação desses municípios com localidades próximas, como as integrantes das regiões Caminhos da Fronteira e Caminhos da Natureza / Cone Sul, pode ampliar a diversidade e a permanência dos fluxos turísticos.

Campo Grande, embora esteja além do recorte territorial de 150 km utilizado como referência para a análise da fronteira, exerce papel estratégico como principal polo de serviços, distribuição de fluxos e conexão aérea e terrestre do estado, sobretudo em direção aos destinos fronteiriços e turísticos do interior (ver seção 4.1.9).

No Paraná, os municípios selecionados também apresentam diferentes potencialidades turísticas e oferta de ACTs, inseridas em regiões que ampliam as possibilidades de articulação territorial. Foz do Iguaçu concentra a oferta mais estruturada, especialmente em Ecoturismo, Turismo de Aventura, Cultural e Negócios e Eventos, apoiada por atrativos consolidados como as Cataratas do Iguaçu e a Itaipu Binacional. Guaíra destaca-se pelas potencialidades relacionadas ao Ecoturismo, Turismo Náutico e de Pesca, associadas ao Rio Paraná e ao Parque Nacional de Ilha Grande. Medianeira apresenta possibilidades relacionadas ao turismo rural, cultural e de eventos, enquanto Capanema combina recursos naturais e hídricos, com potencial para Ecoturismo, Turismo Náutico e Sol e Praia. No Sudoeste, Barracão, em articulação com Dionísio Cerqueira (SC), apresenta potencial associado à experiência de fronteira, ao turismo cultural, rural e de eventos.

Ainda sobre o estado do Paraná, a oferta dos municípios selecionados é complementada por localidades próximas, como Santa Terezinha de Itaipu, Marechal Cândido Rondon, São Miguel do Iguaçu, Altônia, São Jorge do Patrocínio, Realeza e Nova Prata do Iguaçu, que

apresentam segmentos semelhantes e recursos naturais, culturais e hídricos capazes de contribuir para a formação de roteiros e circuitos integrados. No panorama das regiões turísticas analisadas, são registrados 2.107 estabelecimentos de ACTs e 18.710 vínculos formais de emprego, evidenciando uma base econômica significativa para o desenvolvimento e a integração da atividade turística.

Em ambos os estados, portanto, a oferta existente demonstra que a faixa de fronteira terrestre analisada reúne diferentes potencialidades turísticas e capacidade instalada, com possibilidades de complementaridade entre destinos, segmentos e recursos. A proximidade territorial entre municípios com ofertas distintas constitui uma condição favorável à estruturação de roteiros integrados e à ampliação dos fluxos, desde que acompanhada pela melhoria das condições de acesso, circulação, conectividade e operação identificadas no diagnóstico. Pelos tempos de viagem por estrada, porém, apenas três conjuntos de municípios do estudo se alcançam em até duas horas de carro: Foz do Iguaçu e Medianeira; Barracão, Dionísio Cerqueira e Capanema; e Guaíra e Mundo Novo. Nesses conjuntos, são viáveis roteiros de um dia; nos demais municípios do Mato Grosso do Sul, os roteiros integrados tendem a exigir mais de um dia e a apoiar-se nos eixos rodoviários e em Campo Grande, que concentra as ligações de ônibus entre eles (ver seção 4.1.14). Demarca-se a necessidade de articulações de governança entre as partes envolvidas para que a articulação intermunicipal, inter-regional e internacional aconteça eficientemente.

É nesse contexto que se inserem as obras e os investimentos previstos ou em execução. Mais do que intervenções isoladas, esses empreendimentos podem atuar sobre parte dos condicionantes identificados e criar melhores condições para conectar os destinos e ampliar o aproveitamento da oferta existente. Os contornos, anéis e perimetrais previstos ou em execução em grande parte dos municípios analisados tendem a minimizar o tráfego de passagem, especialmente de cargas, das áreas urbanas. Dessa forma, conflitos podem ser reduzidos entre a circulação logística, cotidiana e turística, criando oportunidades para a requalificação dos centros urbanos, da mobilidade ativa e dos espaços de acolhimento ao visitante.

A ampliação e a requalificação da infraestrutura aeroportuária também podem fortalecer a acessibilidade aos destinos de maior escala e ampliar a articulação entre polos conso-

lidados e municípios de oferta complementar. Da mesma forma, a consolidação de novas conexões internacionais, como a Ponte da Integração, em Foz do Iguaçu (ver seção 4.1.2), e a futura ponte de Porto Murtinho, associada aos investimentos em corredores internacionais, pode ampliar a integração dos fluxos entre Brasil e países vizinhos. Em Guaíra e Mundo Novo, as intervenções relacionadas à travessia e aos contornos podem produzir efeitos semelhantes sobre a circulação regional.

Os efeitos dessas obras, contudo, não dependem apenas de sua conclusão física. O diagnóstico demonstra que a experiência do visitante é igualmente condicionada pela operação das fronteiras, pelos tempos de espera, pelos horários de funcionamento, pela integração entre órgãos e pela qualidade das informações e dos serviços disponíveis. Assim, a ampliação da infraestrutura precisa ser acompanhada por medidas de gestão, operação e governança capazes de assegurar que a capacidade criada pelas obras se converta efetivamente em maior fluidez e previsibilidade para os deslocamentos turísticos.

Nesse contexto, as obras futuras representam mais do que melhorias pontuais de infraestrutura: constituem oportunidades para aproximar destinos, conectar diferentes segmentos e ampliar a circulação entre territórios que já apresentam potencialidades complementares. A melhoria dos acessos rodoviários, da conectividade aérea e das travessias internacionais, associada à qualificação da mobilidade local e à integração dos procedimentos de fronteira, pode favorecer a formação de roteiros e circuitos mais articulados, ampliar o tempo e a área de permanência dos visitantes e fortalecer a inserção dos municípios menores nos fluxos turísticos regionais.

Dessa forma, a perspectiva de fortalecimento do turismo fronteiriço não depende da criação de uma nova oferta, mas da capacidade de conectar, qualificar e integrar uma oferta que já existe. A superação dos principais gargalos, combinada à execução dos investimentos estruturantes e ao fortalecimento da operação, da integração e da governança, poderá ampliar o alcance das potencialidades turísticas identificadas, favorecer a integração entre municípios, estados e países e criar condições mais favoráveis à consolidação de um sistema turístico fronteiriço regional.

6. SÍNTESE ESTRATÉGICA, GARGALOS E DIRETRIZES PARA O PLANO DE AÇÃO

6.1. Síntese estratégica do diagnóstico

A leitura integrada dos dados secundários, do panorama de investimentos previstos, das análises espaciais, das visitas técnicas e das entrevistas realizadas evidencia uma distinção central para a compreensão do território analisado: a existência de infraestrutura estruturante não corresponde, necessariamente, à existência de condições adequadas e integradas de mobilidade e conectividade turística. A faixa de fronteira é atravessada por corredores rodoviários estruturantes, aeroportos, pontes internacionais, hidrovias e conta com uma carteira expressiva de investimentos públicos e concessionados. Entretanto, essa base física apresenta condições desiguais entre os territórios e nem sempre se articula de forma contínua às necessidades de deslocamento dos visitantes, à integração entre destinos e ao acesso aos atrativos e serviços turísticos.

Assim, o diagnóstico não aponta uma situação homogênea de ausência ou insuficiência de infraestrutura, mas a coexistência de uma base estruturante relevante com lacunas localizadas e, principalmente, descontinuidades na sua articulação com a mobilidade e a conectividade turística.

As visitas de campo reforçam essa distinção. A experiência turística de mobilidade não depende apenas da existência física das infraestruturas de transporte, mas de uma continuidade entre as diferentes etapas do deslocamento: chegar ao território, transpor a fronteira quando necessário, acessar o município, conectar-se aos atrativos e deslocar-se internamente com informação, segurança, acessibilidade e alternativas de transporte. O diagnóstico de campo foi estruturado justamente a partir dessa jornada, considerando acessos rodoviários, terminais, aeroportos, aduanas e circulação interna.

Nessa perspectiva, um primeiro elemento estruturante do território é o predomínio do modal rodoviário. As rodovias são o principal meio de conexão entre os municípios estudados e concentram parcela relevante dos investimentos futuros identificados. A carteira analisada inclui duplicações, pavimentações, contornos, acessos a pontes e concessões de grande

porte, confirmando a centralidade desse modal na reorganização territorial em curso. Ao mesmo tempo, as observações de campo identificaram condições desiguais de circulação, presença recorrente de pistas simples, ausência de acostamentos em diversos trechos e compartilhamento das vias por veículos leves, transporte coletivo e fluxos de carga.

Essa sobreposição evidencia um segundo aspecto estratégico, o que explicita que a infraestrutura viabilizadora do turismo é, em grande medida, compartilhada com outras funções econômicas e territoriais. Os principais corredores analisados não foram concebidos exclusivamente, e, em muitos casos, nem prioritariamente para o turismo. Parte expressiva dos investimentos estruturantes responde às demandas de logística, circulação de mercadorias e integração econômica nacional e sul-americana. O diagnóstico prospectivo identifica, inclusive, um descompasso entre a magnitude dos investimentos destinados aos corredores logísticos e a incorporação ainda limitada de requisitos diretamente associados à experiência turística.

Essa constatação não significa que os investimentos logísticos sejam incompatíveis com o turismo. Ao contrário, duplicações, pavimentações, novos contornos, pontes e melhorias aeroportuárias podem produzir ganhos importantes de acessibilidade, segurança e redução dos tempos de deslocamento. A questão estratégica reside em transformar benefícios potenciais em conectividade turística efetiva, incorporando aos processos de planejamento e execução elementos como acessos aos atrativos, sinalização turística, segurança viária, transporte coletivo, acessibilidade, estruturas de parada e recepção, informação ao visitante e conexão entre diferentes modais.

O levantamento de campo também demonstra que essa conexão ainda ocorre de forma incompleta. A infraestrutura cicloviária apresenta integração limitada com aeroportos, terminais e aduanas; as alternativas de transporte coletivo entre portas de entrada e atrativos são restritas em diversos municípios; e o visitante permanece fortemente dependente do automóvel particular, táxis ou serviços por aplicativo. O diagnóstico caracteriza, assim, uma situação de intermodalidade fragmentada, na qual a existência dos diferentes meios de transporte não corresponde necessariamente à existência de um sistema integrado de mobilidade turística.

A sinalização turística, a acessibilidade e a informação ao turista constituem outra camada desse problema. As verificações de campo identificaram baixa presença de sinalização especificamente turística nos acessos, limitações de informações em outros idiomas e reduzida disponibilidade efetiva de Centros de Atendimento ao Turista, com diferenças inclusive entre os registros documentais e as estruturas encontradas em funcionamento. Esses elementos demonstram que a conectividade turística não pode ser medida exclusivamente pela distância ou pelo tempo de viagem: ela depende também da capacidade do território de orientar, acolher e permitir que diferentes perfis de visitantes realizem seus deslocamentos com autonomia.

Nas áreas de fronteira internacional, acrescenta-se uma camada adicional. As travessias concentram simultaneamente funções de mobilidade, fiscalização, segurança, comércio e turismo. Os gargalos identificados no Produto 2 — relacionados a filas, horários, procedimentos e assimetrias operacionais — repercutem diretamente sobre a conectividade analisada neste Produto 4. Dessa forma, pontes, aduanas e pontos de travessia devem ser compreendidos não apenas como limites administrativos ou infraestruturas de controle, mas como portas de entrada do território turístico, cuja qualidade operacional interfere diretamente na experiência do visitante e na possibilidade de integração entre destinos dos diferentes países.

Ao mesmo tempo, a diversidade territorial constitui uma das principais potencialidades da região. Os municípios apresentam funções distintas e complementares na rede turística: alguns concentram portas internacionais de entrada, outros operam como polos de distribuição, destinos consolidados, pontos de passagem ou conexões com atrativos naturais, culturais, rurais e náuticos. Essa diversidade amplia as possibilidades de roteirização e circulação regional, mas exige que a infraestrutura seja planejada não apenas a partir dos limites municipais, e sim das relações funcionais entre os territórios.

É justamente nesse ponto que emerge uma questão institucional central. Parte importante das infraestruturas que condicionam o turismo — rodovias federais e estaduais, concessões, aeroportos, pontes internacionais, aduanas e grandes corredores logísticos — encontra-se fora da esfera decisória exclusiva dos municípios. As entrevistas demonstram que as admi-

nistrações locais recorrem aos governos estaduais, órgãos federais, concessionárias, consórcios e Instâncias de Governança Regional para encaminhar demandas relacionadas à mobilidade e à infraestrutura. Em Corumbá, por exemplo, a IGR foi apontada expressamente como canal de interlocução com o Governo Estadual para pautas de infraestrutura que afetam o turismo.

Consequentemente, o principal desafio não consiste apenas em ampliar a infraestrutura existente, mas em aumentar a capacidade do turismo de participar das decisões que definem a infraestrutura do território. Isso implica identificar antecipadamente os investimentos estruturantes, avaliar seus efeitos sobre os fluxos turísticos e inserir requisitos de mobilidade, acessibilidade, sinalização, recepção e integração territorial ainda nas etapas de planejamento, concessão, projeto e execução.

Essa constatação aproxima diretamente os resultados deste Produto 4 do modelo de governança proposto no Produto 3. A governança regional não substitui as competências dos municípios, estados, União, concessionárias ou órgãos de fronteira. Sua função estratégica é justamente articular essas competências, consolidar demandas que isoladamente possuem baixa capacidade de incidência e transformar necessidades turísticas locais em prioridades territoriais capazes de dialogar com os processos decisórios e de investimento. O próprio Produto 3 estabelece que a governança deve pactuar prioridades, produzir diagnósticos, acompanhar ações e articular os diferentes níveis institucionais, permanecendo a execução sob responsabilidade dos entes legalmente competentes.

Sob essa perspectiva, a infraestrutura deixa de ser analisada de forma isolada e passa a ser compreendida como parte de uma rede territorial de mobilidade turística. O desafio estratégico para os próximos anos será aproveitar a atual janela de investimentos — marcada pelas concessões rodoviárias, pelas Rotas de Integração Sul-Americana, pela Rota Bioceânica, pelas novas pontes e pelas intervenções estaduais e municipais — para reduzir as descontinuidades identificadas e ampliar a capacidade de circulação entre destinos, atrativos e países.

Em síntese, o diagnóstico evidencia que a qualificação da mobilidade turística regional não depende apenas da ampliação da infraestrutura física, mas também de sua articulação com a continuidade dos deslocamentos, a integração entre modais e destinos, as condições

de recepção e orientação do visitante e a coordenação entre as diferentes escalas responsáveis pelo planejamento e pela gestão dessas infraestruturas. A partir dessa leitura, o tópico seguinte sistematiza os principais gargalos estruturais identificados.

6.2. Gargalos estruturais da infraestrutura, mobilidade e conectividade turística

Os resultados do diagnóstico evidenciam que os principais entraves à mobilidade e à conectividade turística não decorrem apenas da ausência ou insuficiência de infraestruturas. Parte relevante dos problemas identificados está relacionada à forma como estruturas existentes se conectam, às diferentes funções que desempenham no território, às condições de operação e acesso e às escalas institucionais responsáveis pelo seu planejamento e gestão.

Dessa forma, os gargalos assumem características distintas entre os municípios e corredores analisados. Em alguns casos, estão associados às condições físicas dos acessos e equipamentos; em outros, à integração entre meios de deslocamento, à sobreposição dos fluxos turísticos e logísticos, ao funcionamento das travessias internacionais ou às condições de orientação e conectividade do turista. Há, ainda, questões cuja superação depende de decisões que extrapolam a esfera municipal, exigindo articulação regional e interfederativa.

A partir desse contexto de variáveis, foram sistematizados gargalos estruturais, cuja identificação não pressupõe ocorrência homogênea em todo o território. Mas, expressa problemas recorrentes ou de relevância estratégica para a integração turística regional, como foi evidenciado ao longo do diagnóstico e observado pelas visitas técnicas e entrevistas.

6.2.1. Integração entre o planejamento da infraestrutura e o planejamento turístico

O levantamento dos investimentos atuais e previstos evidencia que importantes intervenções capazes de alterar as condições de mobilidade turística integram programas e projetos de infraestrutura com objetivos mais amplos de logística, integração territorial e circulação de pessoas e mercadorias. É o caso de investimentos em rodovias, pontes internacionais, corredores de integração e concessões que, embora não tenham necessariamente o turismo

como finalidade principal, podem produzir efeitos relevantes sobre o acesso aos destinos, a segurança viária, os tempos de deslocamento e a distribuição dos fluxos.

Essa relação aparece de forma mais evidente nos corredores rodoviários e de integração internacional. O levantamento do Novo PAC associa as intervenções à qualificação da infraestrutura logística e viária nacional, reconhecendo benefícios diretos e indiretos para a conectividade turística. Na Rota Bioceânica, a infraestrutura de integração vinculada ao escoamento de cargas também apresenta potencial para a estruturação de novos fluxos e produtos turísticos internacionais.

As entrevistas mostram, ao mesmo tempo, situações em que as necessidades do turismo aparecem diretamente incorporadas aos investimentos e ao planejamento local. Em Dionísio Cerqueira, foram mencionadas intervenções estaduais relacionadas ao CAT, à sinalização turística e à melhoria de acessos. Em Foz do Iguaçu, projetos de mobilidade e requalificação urbana se articulam a intervenções com repercussões sobre a atividade turística, como a Beira Foz, o Parque do Monjolo, as conexões com o Parque Nacional e projetos considerados na revisão do Plano Diretor.

O diagnóstico aponta, portanto, diferentes níveis de integração entre o planejamento da infraestrutura e as necessidades da atividade turística. A questão crítica não está na finalidade original dos investimentos, mas na capacidade de incorporar, desde seu planejamento e implementação, requisitos relacionados à mobilidade e à experiência do turista. Essa perspectiva é especialmente relevante nas infraestruturas estruturantes e de uso compartilhado, nas quais decisões sobre traçado, acessos, segurança, sinalização, pontos de parada e conexão com destinos e atrativos podem ampliar ou limitar os benefícios gerados para o turismo.

6.2.2. Descontinuidade de percurso e fragmentação entre os diferentes meios de deslocamento

O diagnóstico de campo foi estruturado para acompanhar a experiência de mobilidade turística, desde a chegada ao município até a circulação interna, considerando: acessos rodoviários, aeroportos, terminais rodoviários, aduanas, transporte coletivo, deslocamentos a pé, bicicleta, táxi e veículo individual. Essa abordagem revelou que a existência isolada dessas infraestruturas não assegura uma jornada contínua ao visitante.

A principal limitação encontra-se nas conexões entre elas. A infraestrutura cicloviária apresenta pouca articulação com aeroportos, rodoviárias e aduanas; nas portas de entrada, as alternativas de conexão por transporte coletivo são restritas; e, nas aduanas, a integração com transporte público e infraestrutura cicloviária é ainda mais limitada. Como consequência, o turista frequentemente depende de veículo próprio, táxi ou transporte por aplicativo para completar os diferentes segmentos de sua viagem. A mesma descontinuidade aparece na ligação entre os municípios do estudo: no Mato Grosso do Sul, à exceção de Mundo Novo, ligado a Guaíra, nenhum município alcança outro do estudo em até duas horas de carro, e a viagem de ônibus entre os municípios do Paraná e de Santa Catarina e os do Mato Grosso do Sul é longa, exige baldeação ou não foi encontrada na plataforma consultada (ver seção 4.1.14).

Os resultados quantitativos de campo tornam esse gargalo particularmente evidente. Dos terminais rodoviários avaliados nos 12 municípios, apenas Campo Grande, Foz do Iguaçu, Corumbá e Ponta Porã possuíam linhas regulares de ônibus urbano atendendo diretamente o terminal no momento da visita; nos aeroportos, essa integração foi identificada apenas em Foz do Iguaçu e Ponta Porã. Além disso, em nenhum dos 16 pontos de ônibus avaliados havia informações sobre horários, itinerários ou linhas (ver seção 4.3.3).

As entrevistas confirmam que a limitação não se restringe à infraestrutura física. Em Porto Murtinho, por exemplo, foi relatada a existência de apenas uma linha intermunicipal, com horários restritos e longos tempos de espera, dificultando a chegada de visitantes sem transporte individual.

O gargalo é, portanto, de continuidade da mobilidade: o território possui diferentes infraestruturas e serviços, mas as conexões entre porta de entrada, transporte local, hospedagem, atrativos e demais destinos ainda são fragmentadas em parte significativa dos municípios analisados.

6.2.3. Sobreposição entre fluxos de carga e circulação turística nos corredores rodoviários

A predominância do modal rodoviário na área analisada faz com que os principais corredores de acesso aos destinos desempenhem simultaneamente funções de circulação regional, logística e turística. Essa característica é particularmente relevante em um território no qual os mesmos eixos viários conectam municípios e atrativos, dão acesso às fronteiras internacionais e atendem aos fluxos associados às atividades econômicas e ao transporte de cargas.

As visitas técnicas evidenciam essa sobreposição nos acessos aos municípios. Nos pontos avaliados, predominam as pistas simples, sendo que apenas cerca de um quinto dos casos observados apresentava pista duplicada ou maior número de faixas. Em mais de 80% dos pontos, foi registrado o compartilhamento da via entre veículos leves e veículos de carga. Nos nove municípios com contagem do DNIT na rodovia federal de acesso (ver seções 4.1.2 a 4.1.13), os veículos comerciais respondem por 16% a 38% do volume médio diário (DNIT, 2026a). Em cinco deles, Capanema (37%), Barracão e Dionísio Cerqueira (31%), Ponta Porã e Corumbá (38%), a participação supera o limite de 30% adotado no Apêndice H para caracterizar a sobreposição entre carga e turismo; em Foz do Iguaçu (16%), Medianeira (22%), Guaíra e Mundo Novo (29%), fica abaixo dele. Também foram identificadas diferenças nas condições de infraestrutura, com acessos duplicados e mais estruturados em determinados municípios e, em outros, rodovias de pista simples, ausência de acostamento e diferentes condições de manutenção, iluminação e sinalização.

Essas condições não se distribuem de maneira homogênea no território. Entre os acessos com melhores condições observados estão pontos de Foz do Iguaçu e Ponta Porã (ver seções 4.1.2 e 4.1.10). Em contrapartida, no acesso a Corumbá pela BR-262 foram observados trechos em pista simples, sem acostamento e compartilhados com veículos de carga; em Porto Murtinho, os acessos avaliados também apresentavam pista simples e ausência de acostamento. O diagnóstico registra ainda situações distintas em Capanema e Mundo Novo, reforçando a necessidade de considerar as características específicas de cada trecho, e não apenas a rodovia ou o corredor de forma agregada.

A convivência entre diferentes tipos de circulação também foi observada em trechos urbanos. Em Corumbá, Guaíra e Medianeira, veículos de passeio compartilham pistas simples com caminhões e bitrens em anéis viários, avenidas perimetrais e trechos urbanos de rodovias (ver seções 4.1.3, 4.1.7 e 4.3.1); em Ponta Porã, o contorno viário sul avaliado tem pista dupla (ver seção 4.1.10). Segundo a análise das visitas, essa configuração exige maior atenção dos motoristas e tende a reduzir a velocidade média dos deslocamentos.

Desse modo, o gargalo não deve ser entendido como uma incompatibilidade generalizada entre o transporte de cargas e a atividade turística. O diagnóstico aponta situações em que corredores utilizados para o acesso turístico desempenham simultaneamente funções logísticas e de circulação regional, enquanto as condições de infraestrutura para acomodar esses diferentes usos variam entre os trechos analisados. Para o planejamento turístico, o desafio consiste em considerar essa multiplicidade de fluxos na qualificação dos corredores de interesse turístico, especialmente nos pontos em que o compartilhamento da via se associa a limitações como pista simples, ausência de acostamento e insuficiência de sinalização voltada ao visitante.

6.2.4. Gargalos operacionais nas travessias internacionais

As travessias internacionais constituem simultaneamente infraestruturas de mobilidade, espaços de controle estatal e portas de entrada dos destinos fronteiriços. Essa sobreposição de funções torna sua operação particularmente sensível para o turismo, pois a continuidade de um roteiro internacional depende não apenas da infraestrutura física disponível, mas também dos procedimentos migratórios e aduaneiros, horários de funcionamento, capacidade de processamento dos fluxos e condições de atendimento ao visitante.

Conforme avaliação realizada no diagnóstico de campo as condições de operação variam entre as travessias analisadas. Nas aduanas visitadas, 78% apresentaram formação de filas, com tempos percebidos de espera entre 15 minutos, nos períodos de menor fluxo, e 30 a 60 minutos nos momentos de maior movimento. Ao mesmo tempo, quase 90% dos postos apresentavam separação física entre as pistas destinadas aos veículos e a passagem de pedestres.

Também foram identificadas limitações na infraestrutura de apoio ao visitante. Nos postos avaliados, não foram encontradas vagas de estacionamento reservadas para ônibus de turismo, enquanto o estacionamento para automóveis e veículos leves estava presente na maioria, mas não na totalidade das estruturas. A presença de Centro de Atendimento ao Turista nas aduanas mostrou-se igualmente restrita, tendo sido identificada em apenas um dos pontos da amostra.

As situações observadas apresentam especificidades territoriais. Em Foz do Iguaçu, foram registrados congestionamentos nos deslocamentos fronteiriços, especialmente nos horários de pico. A análise da Ponte da Amizade aponta ainda o compartilhamento do espaço entre vans turísticas, compristas, mototáxis, táxis e caminhões. Em Corumbá, o controle aduaneiro de turistas ocorre em uma estrutura na qual também circulam cargas por transporte rodoviário e ferroviário. Em Barracão (ver seção 4.1.5), a gestão municipal relata filas extensas nas aduanas de pedestres e de cargas no verão, nos fins de semana, com o turismo de compras, e no inverno, com a procura por vinhos e gastronomia (informação verbal).

Além das condições de circulação nas próprias travessias, o levantamento identificou limitações na articulação com outros meios de transporte. A presença de transporte público nas aduanas é restrita a parte dos pontos avaliados, e a infraestrutura cicloviária apresenta baixa integração com esses espaços. Importante reforçar que a travessia internacional não representa apenas um ponto de controle entre países, mas também um elo da mobilidade turística cuja operação interfere na continuidade dos deslocamentos entre destinos fronteiriços.

O gargalo identificado está, portanto, na combinação entre tempos de espera, organização dos fluxos, procedimentos de controle e limitações da infraestrutura de apoio e conexão modal, com intensidade e características distintas entre as travessias analisadas. Sua qualificação exige considerar conjuntamente a função de controle fronteiriço e a função dessas estruturas como pontos de passagem e acesso do visitante aos destinos.

6.2.5. Assimetrias da infraestrutura receptiva, sinalização, acessibilidade e informação turística

As visitas técnicas evidenciaram diferenças significativas na qualidade e disponibilidade das estruturas que apoiam a chegada, orientação e circulação do visitante. Essas assimetrias aparecem nos terminais, aduanas, CATs, sinalização, acessibilidade e disponibilidade de informações.

Os CATs constituem um exemplo. A verificação de campo registrou CAT em funcionamento apenas no posto de fronteira de Mundo Novo, entre os pontos de chegada avaliados; em Dionísio Cerqueira e Porto Murtinho, o equipamento está em implantação, e o de Bonito estava em obras no momento da visita (ver seções 4.1.6, 4.1.8, 4.1.11, 4.1.12 e 4.1.14). Em Guaíra, a Diretoria de Turismo oferece orientação ao visitante, embora não tenha sido registrada como CAT na ficha de campo (ver seção 4.1.7). A diferença entre os registros documentais e a disponibilidade efetivamente encontrada em campo reforça a existência de lacunas na estrutura de recepção ao visitante.

A sinalização também apresenta desigualdades. Nas aduanas, Foz do Iguaçu e Corumbá apresentaram sinalização em inglês e espanhol, e Mundo Novo em espanhol; no conjunto dos equipamentos, predominam informações direcionadas à orientação do deslocamento, enquanto placas interpretativas e outras informações de caráter turístico são mais restritas.

As entrevistas reforçam o caráter territorialmente desigual do problema. Corumbá indicou necessidade de reelaboração e atualização da sinalização turística. Guaíra informou não dispor de sinalização turística bilíngue adequada e classificou sua sinalização interna como insuficiente. Em Porto Murtinho, a implantação da sinalização foi apontada como urgente diante do novo contexto da ponte e da Rota Bioceânica.

Também foram verificadas diferenças nas condições de acessibilidade de aeroportos, rodoviárias e aduanas, incluindo disponibilidade desigual de rampas, sanitários acessíveis, vagas destinadas a pessoas com deficiência e sinalização de atendimento prioritário.

Trata-se, portanto, não tanto da ausência generalizada de infraestrutura receptiva e mais de uma distribuição desigual e, em diversos casos, incompleta das condições necessárias à autonomia, orientação e acolhimento do visitante.

6.2.6. Deficiências de conectividade digital nos corredores e territórios turísticos

A conectividade digital constitui uma dimensão da mobilidade turística porque serviços de navegação, comunicação, transporte por aplicativo, reservas, pagamentos e acesso a informações são cada vez mais utilizados durante os deslocamentos. No contexto estudado, sua importância é ampliada pelas grandes distâncias rodoviárias e pela presença de áreas rurais e corredores de baixa densidade urbana.

As observações de campo registraram dificuldades de cobertura e ausência de sinal de telefonia móvel em pontos situados fora dos perímetros urbanos, particularmente ao longo de vias e trajetos externos. Também foi constatada disponibilidade desigual de Wi-Fi nas principais portas de entrada, com maior presença nos aeroportos e oferta em parte das rodoviárias, como as de Foz do Iguaçu, Medianeira, Barracão, Guaíra e Campo Grande, e das aduanas, como as de Capanema, Guaíra e Mundo Novo (ver seções 4.1.2 a 4.1.9). O levantamento, entretanto, não realizou aferição técnica da qualidade ou velocidade do Wi-Fi, limite que deve ser preservado na interpretação dos resultados.

As entrevistas acrescentam evidência qualitativa importante. Em Porto Murtinho, a conectividade à internet foi apontada como problema sério e estruturante, com relato de interrupção entre 12h30 e 21h no dia anterior à entrevista e de desempenho insatisfatório mesmo nos períodos em que o serviço estava disponível.

Dessa forma, é possível sustentar a deficiência de conectividade digital como gargalo, mas não é recomendável generalizá-la uniformemente para todos os municípios nem adotar, sem comprovação georreferenciada específica, critérios como “zonas de sombra superiores a 30 km”. O diagnóstico sustenta com maior segurança a existência de descontinuidades territoriais de cobertura e diferenças na disponibilidade de acesso digital, especialmente em trajetos externos aos núcleos urbanos.

6.2.7. Diferentes escalas de decisão e necessidade de articulação institucional

Este gargalo possui natureza distinta dos anteriores, pois não corresponde diretamente a uma deficiência física da infraestrutura, mas às diferentes escalas institucionais envolvidas no planejamento, financiamento, execução e gestão das intervenções que condicionam a mobilidade turística.

Parte das necessidades identificadas pelo diagnóstico pode ser tratada diretamente na escala municipal, especialmente aquelas relacionadas à circulação urbana, aos acessos locais, à sinalização e aos equipamentos de apoio ao visitante. Outras, entretanto, envolvem infraestruturas e decisões sob responsabilidade ou influência de governos estaduais e federal, concessionárias e demais instituições, exigindo articulação para que demandas percebidas no território sejam incorporadas aos processos de planejamento e investimento.

As entrevistas evidenciam diferentes arranjos para realizar essa articulação. Em Corumbá, a IGR é utilizada como canal para tratar das pautas de infraestrutura que afetam o turismo, reunindo municípios da região e realizando interlocução principalmente com o Governo do Estado (ver seção 4.1.13).

Em Capanema, as propostas relacionadas ao cicloturismo nos eixos da BR-163 e da PR-281 envolvem articulação com o DNIT, enquanto questões relacionadas ao Parque Nacional do Iguaçu são tratadas com a concessionária responsável (ver seção 4.1.4). Paralelamente, o município participa da IGR Vales do Iguaçu, articula-se com a ADETUR Cataratas e Caminhos e está reativando o COMTUR. Nesse caso, a própria entrevista registra que não têm sido identificadas dificuldades significativas de coordenação entre os diferentes níveis de governo, demonstrando que a existência de múltiplos atores não implica, necessariamente, desarticulação institucional.

Mundo Novo, segundo os entrevistados, apresenta uma configuração mais complexa. Os projetos municipais são articulados principalmente com o Governo do Estado, FOCEM, Itaipu Binacional, Conselho de Desenvolvimento dos Municípios Lindeiros ao Lago de Itaipu e representantes parlamentares, além da IGR Caminhos da Natureza / Cone Sul e do COMTUR (ver seção 4.1.8). A entrevista ainda registra boa interlocução com o Governo Estadual, mas

maior dificuldade de acesso à esfera federal e situações específicas decorrentes da posição do município entre arranjos regionais do Paraná e de Mato Grosso do Sul.

Em Dionísio Cerqueira, por sua vez, diferentes intervenções com repercussão direta sobre o turismo — como o Centro de Atendimento ao Turista, a Estrada Boa Rural, a revitalização do corredor da fronteira e a sinalização viária turística — foram associadas, na entrevista, a recursos do Governo do Estado (ver seção 4.1.6); a Estrada Boa Rural e a revitalização do Corredor da Fronteira são de execução municipal, com recursos estaduais (informação verbal).

O conjunto dessas evidências não caracteriza uma ausência generalizada de governança. Ao contrário, demonstra a existência de diferentes mecanismos de articulação institucional e regional. O aspecto crítico está na necessidade de articular a escala em que as demandas relacionadas à mobilidade turística são identificadas com as instâncias responsáveis pelas decisões, recursos e intervenções necessárias ao seu enfrentamento.

Nessa perspectiva, as IGRs e os demais mecanismos de governança regional podem desempenhar papel relevante na consolidação das demandas municipais, na construção de prioridades compartilhadas e na interlocução com as instituições responsáveis pelos investimentos. Essa função é coerente com a arquitetura proposta no Produto 3, segundo a qual as instâncias de governança atuam na articulação, proposição, pactuação e acompanhamento das ações, enquanto sua execução permanece sob responsabilidade dos municípios, estados, órgãos federais e demais parceiros, conforme suas competências.

Assim, a questão central identificada pelo diagnóstico pode ser sintetizada na existência de diferentes escalas entre a manifestação das necessidades de mobilidade turística e os processos de decisão capazes de enfrentá-las. O desafio não consiste em transferir para a governança turística competências relativas à execução das infraestruturas, mas em fortalecer os mecanismos pelos quais as necessidades do turismo possam ser organizadas regionalmente e consideradas pelas instâncias responsáveis pelo planejamento, financiamento e execução das intervenções.

6.3. Diretrizes Estratégicas para mitigação dos gargalos

Os gargalos identificados indicam que a qualificação da mobilidade e da conectividade turística regional não depende exclusivamente da implantação de novas infraestruturas. Em diferentes situações, os desafios estão associados à necessidade de integrar estruturas existentes, qualificar sua operação, ampliar a conexão entre meios de deslocamento, incorporar requisitos turísticos aos investimentos estruturantes e articular decisões tomadas em diferentes escalas institucionais.

As diretrizes apresentadas a seguir traduzem esses resultados em orientações para o planejamento e para a posterior formulação do Plano de Ação. Sua aplicação deverá considerar as diferenças entre municípios, corredores e funções territoriais, uma vez que os gargalos identificados não ocorrem com a mesma intensidade ou configuração em toda a área analisada. Essa abordagem é coerente com o próprio diagnóstico, que identifica funções distintas e complementares entre portas internacionais, polos de distribuição, destinos consolidados, pontos de passagem e conexões com atrativo.

6.3.1. Incorporação da dimensão turística ao planejamento e à implementação das infraestruturas estruturantes

A primeira diretriz consiste em ampliar a consideração das necessidades da mobilidade turística nos investimentos em infraestrutura que modificam as condições de acesso, circulação e integração territorial, ainda que esses investimentos não tenham o turismo como finalidade principal.

Isso implica avaliar, nos processos de planejamento, concessão, projeto e execução de rodovias, contornos, pontes, aeroportos e demais corredores estruturantes, seus efeitos sobre os fluxos turísticos e as possibilidades de incorporar requisitos relacionados aos acessos aos destinos e atrativos, segurança viária, sinalização turística, estruturas de parada e recepção, acessibilidade e conexão com outros meios de deslocamento.

A diretriz não pressupõe transformar investimentos logísticos ou de transporte em projetos turísticos, mas antecipar seus efeitos sobre a atividade e identificar oportunidades para que a infraestrutura estruturante também contribua para a conectividade dos destinos.

Essa orientação decorre diretamente da constatação de que grande parte da infraestrutura utilizada pelo turismo é compartilhada com outras funções econômicas e territoriais.

6.3.2. Continuidade dos deslocamentos entre portas de entrada, municípios, serviços e atrativos para incorporar a dimensão turística ao planejamento e à implementação das infraestruturas estruturantes

As travessias internacionais devem ser consideradas simultaneamente como estruturas de controle estatal e elos da rede de mobilidade turística, articulando a melhoria das condições físicas de passagem às medidas de facilitação e organização operacional.

Nesse sentido, devem ser priorizadas iniciativas capazes de reduzir descontinuidades no deslocamento do visitante, melhorar a organização dos diferentes fluxos, ampliar as condições de informação e atendimento e fortalecer a conexão das aduanas com os demais meios de transporte e destinos.

Esta diretriz articula-se diretamente às proposições do Produto 2, que aborda os mecanismos de facilitação dos fluxos turísticos fronteiriços, incluindo aspectos relacionados aos procedimentos, horários, informações e condições operacionais das travessias. No Produto 4, essas questões são consideradas sob a perspectiva de seus efeitos sobre a infraestrutura, a mobilidade, a conectividade e a continuidade territorial dos deslocamentos turísticos, incorporando as travessias à rede de conexões entre portas de entrada, meios de transporte e destinos.

Sua implementação também se articula aos mecanismos de governança tratados no Produto 3, uma vez que parte das soluções relacionadas às travessias envolve competências de diferentes órgãos e níveis de governo e, em determinados casos, instituições dos países vizinhos. Nesse contexto, os mecanismos de governança regional podem contribuir para consolidar demandas, pactuar prioridades e organizar a interlocução com as instâncias competentes, sem substituir suas atribuições de decisão e execução.

6.3.3. A Qualificação dos corredores de uso compartilhado considerando conjuntamente circulação turística, logística e regional

Nos corredores utilizados simultaneamente por visitantes, população local e transporte de cargas, a orientação deve ser a de considerar essa multiplicidade de usos no planejamento e na qualificação da infraestrutura.

A prioridade não deve ser estabelecida simplesmente pela presença de caminhões ou pela classificação funcional da rodovia, mas pela combinação entre intensidade e diversidade dos fluxos e condições específicas da infraestrutura, especialmente nos trechos em que pistas simples, ausência de acostamentos, inserção urbana, condições de sinalização ou outros fatores possam comprometer a segurança, a fluidez e o conforto dos deslocamentos.

As soluções devem, portanto, ser definidas conforme as características de cada trecho e podem envolver melhorias de segurança viária, acostamentos, sinalização, organização de acessos, pontos de parada, adequações em travessias urbanas e, quando tecnicamente justificável, separação ou reorganização dos diferentes fluxos. Essa abordagem evita tratar como homogêneas situações que o próprio diagnóstico demonstrou serem territorialmente distintas.

6.3.4. Proteção preventiva e sistemática de fauna silvestre nos corredores rodoviários que atravessam ecossistemas frágeis

Os corredores rodoviários que atravessam ecossistemas frágeis e o entorno de Unidades de Conservação devem incorporar a proteção da fauna silvestre como componente permanente de seu planejamento, projeto, operação e manutenção, e não apenas como condicionante do licenciamento ambiental. A análise do modal rodoviário (ver seções 3.3.2.1 e 4.1.13) mostrou que, na BR-262, as medidas de proteção previstas na licença ambiental de 2010 ainda não haviam sido integralmente executadas mais de uma década depois, enquanto os atropelamentos registrados aumentavam, e que os demais eixos do escopo não dispõem de monitoramento sistemático publicado. A diretriz busca, portanto, antecipar o problema, em vez de respondê-lo depois que as perdas se acumulam.

Sua implementação envolve quatro movimentos articulados: 1) instituir monitoramento contínuo e padronizado dos atropelamentos nos corredores prioritários, com base de dados georreferenciada e pública, que permita identificar trechos críticos e acompanhar tendências; 2) cruzar esses trechos com a carteira de obras previstas, de modo que as duplicações, pavimentações, contornos e acessos já sejam concebidos com requisitos de proteção à fauna, como cercas condutoras associadas a passagens, controle de velocidade e manejo da vegetação marginal, mantendo essa proteção também durante a execução das obras; 3) assegurar recursos e responsabilidades contratuais para a manutenção dessas estruturas, inclusive nos contratos de concessão, uma vez que sua efetividade depende da conservação ao longo do tempo; 4 avaliar periodicamente a efetividade das medidas com indicadores definidos, como a taxa de atropelamentos por quilômetro e os registros de espécies ameaçadas, ajustando-as conforme os resultados.

Complementarmente, a diretriz inclui ações de informação dirigidas a condutores, transportadores de cargas e visitantes; a contagem de tráfego por classe de veículo nos trechos sensíveis, para suprir a lacuna obre o efeito específico do tráfego pesado, e cooperação das universidades e instituições de pesquisa que já monitoram a região. Sua coordenação deve apoiar-se nos mecanismos de governança apresentados na seção 7 do Produto 3, articulando órgãos rodoviários, ambientais e de turismo, sem substituir as competências de licenciamento, fiscalização e execução de cada instituição.

6.3.5. Travessias internacionais como componentes da mobilidade e da experiência turística regional

Esta diretriz articula-se diretamente às proposições do Produto 2, que aborda os mecanismos de facilitação dos fluxos turísticos nas fronteiras, incluindo aspectos relacionados aos procedimentos, horários, informações e condições operacionais das travessias. No Produto 4, essas questões são retomadas sob a perspectiva da infraestrutura, da mobilidade e da conectividade, considerando seus efeitos sobre a continuidade dos deslocamentos e sobre a integração entre os destinos fronteiriços. Assim, enquanto o Produto 2 concentra-se nas condições de facilitação da passagem, o Produto 4 incorpora as travessias à rede territorial de

mobilidade turística, considerando também sua conexão com os acessos, os meios de transporte e os destinos.

A implementação da diretriz demanda, ainda, articulação com os mecanismos de governança tratados no Produto 3, uma vez que parte das soluções relacionadas às travessias envolve competências de diferentes órgãos, níveis de governo e, em determinados casos, instituições dos países vizinhos. Nesse sentido, a governança regional pode contribuir para consolidar demandas, pactuar prioridades e estabelecer interlocução com as instâncias responsáveis, sem substituir suas competências de decisão e execução, a partir do fortalecimento e ampliação de acordos bilaterais e marcos regulatórios existentes.

6.3.6. Redução de assimetrias de sinalização, acessibilidade, informação e infraestrutura de recepção turística

A qualificação da infraestrutura turística deve promover condições adequadas de orientação, acessibilidade e acolhimento nas principais portas de entrada, corredores de circulação e pontos de conexão com os atrativos.

Isso envolve ampliar e atualizar a sinalização turística, incorporar informações adequadas aos fluxos internacionais quando pertinente, melhorar as condições de acessibilidade universal e fortalecer estruturas e mecanismos de informação e atendimento ao visitante. O planejamento, a implantação e a qualificação desses elementos devem considerar sua função efetiva na jornada do visitante e as características dos fluxos turísticos de cada território, orientando tanto a melhoria das condições existentes quanto a concepção de futuros equipamentos, serviços e intervenções.

6.3.7. Conectividade digital como componente da infraestrutura de mobilidade turística

A conectividade digital deve integrar o planejamento da mobilidade turística, particularmente nos corredores rodoviários, áreas rurais, acessos a atrativos e demais trajetos externos aos núcleos urbanos.

A orientação é identificar os pontos e trechos relevantes para a circulação turística em que a indisponibilidade ou instabilidade da comunicação digital comprometa funções essenciais ao deslocamento, como navegação, comunicação, acesso a informações, utilização de serviços de transporte, pagamentos e contato em situações de emergência.

Essa diretriz requer diagnóstico territorial mais preciso da cobertura e qualidade dos serviços antes da definição de investimentos específicos. O levantamento realizado permite identificar descontinuidades e diferenças territoriais, mas não sustenta a generalização do problema para todo o território nem a definição de extensões mínimas de “zonas de sombra” sem comprovação georreferenciada específica.

6.3.8. Articulação regional para inserção das necessidades de mobilidade turística nas diferentes escalas de decisão

Essa diretriz é transversal às anteriores. As necessidades de infraestrutura identificadas pelos municípios devem ser organizadas e articuladas de acordo com a escala institucional responsável por sua solução, distinguindo intervenções municipais daquelas dependentes de governos estaduais, União, concessionárias, órgãos de fronteira ou cooperação internacional.

As IGRs e os demais mecanismos de governança regional podem contribuir para consolidar demandas recorrentes, identificar prioridades compartilhadas, acompanhar investimentos estruturantes e estabelecer interlocução com as instituições responsáveis pelo planejamento, financiamento e execução das intervenções.

A orientação não implica transferir competências para as instâncias de governança turística. Seu papel é aumentar a capacidade de articulação e representação das necessidades do turismo nos processos decisórios que ocorrem em outras esferas. Essa formulação mantém coerência com o Produto 3 e com as entrevistas, que demonstraram diferentes arranjos de interlocução institucional entre os municípios analisados.

7. PLANO DE AÇÃO ESTRATÉGICO

As diretrizes apresentadas anteriormente estabelecem orientações para o enfrentamento dos gargalos identificados no diagnóstico. Sua operacionalização, entretanto, exige

considerar que as intervenções possuem naturezas e escalas distintas. Algumas podem ser incorporadas diretamente ao planejamento municipal; outras demandam iniciativas compartilhadas entre municípios; e parte relevante depende de decisões, investimentos ou regulamentações sob competência estadual, federal, concessionada ou internacional.

O Plano de Ação Estratégico organiza essas diretrizes em frentes de atuação, indicando as situações em que sua aplicação se mostra pertinente, as ações estratégicas propostas, a escala predominante em que as respostas precisam ser construídas, os atores a articular e o horizonte de implementação. Não se trata, portanto, de atribuir competências às instituições, mas de orientar a construção de agendas, projetos e processos de interlocução a partir dos resultados do diagnóstico.

A definição das ações deverá considerar as especificidades dos municípios e corredores, evitando a aplicação uniforme de soluções a problemas que apresentam configurações territoriais distintas. O diagnóstico demonstrou diferenças relevantes nas condições dos acessos, da integração modal, das travessias internacionais, da infraestrutura receptiva e da conectividade, ao mesmo tempo em que identificou questões que ultrapassam os limites municipais e requerem tratamento regional, interfederativo ou transfronteiriço.

Para fins do Plano de Ação, a escala de articulação predominante indica o nível territorial e institucional no qual a resposta ao problema precisa ser prioritariamente construída, não correspondendo necessariamente à competência formal de execução da intervenção. São consideradas as escalas municipal, regional/intermunicipal, interfederativa e transfronteiriça/internacional. Os atores cuja participação pode ser necessária são indicados separadamente, uma vez que uma mesma ação pode envolver agentes públicos, privados e instâncias de governança de diferentes setores e níveis institucionais.

Os horizontes de implementação referem-se ao período recomendado para início, estruturação ou desenvolvimento das ações estratégicas, e não necessariamente à conclusão das intervenções físicas associadas. Nos casos que dependem de investimentos, regulamentações ou decisões de outras esferas institucionais, os prazos de execução estarão condicionados aos respectivos processos de planejamento, financiamento, contratação, licenciamento

e implementação. As ações classificadas como contínuas correspondem a processos permanentes de articulação, acompanhamento, atualização ou incorporação das diretrizes aos ciclos de planejamento.

A implementação do Plano de Ação possui caráter multissetorial, envolvendo, conforme a natureza da intervenção, turismo, transportes, mobilidade, infraestrutura, controle fronteiriço, telecomunicações e outros setores relacionados às condições de acesso e circulação turística.

Matriz do Plano de Ação Estratégico

Frente estratégica	Situações de aplicação	Ações estratégicas propostas	Escala de articulação predominante	Atores a articular	Horizonte de implementação
1. Incorporação do turismo aos investimentos estruturantes	Novas concessões, duplicações, contornos, pontes, aeroportos, grandes obras viárias e demais investimentos capazes de alterar acessos e fluxos turísticos	1.1. Mapear e manter atualizada a carteira de investimentos estruturantes com repercussão sobre a mobilidade turística. 1.2. Avaliar antecipadamente os efeitos dos investimentos sobre acessos, fluxos e conexões turísticas. 1.3. Formular requisitos de interesse turístico relacionados a acessos, segurança, sinalização, acessibilidade, estruturas de apoio e integração modal. 1.4. Articular a apresentação desses requisitos nas etapas pertinentes de planejamento, projeto, concessão ou execução. 1.5. Acompanhar sua incorporação aos empreendimentos quando tecnicamente pertinente.	Interfederativa, com articulação regional	Municípios; IGRs; governos estaduais; MTur; órgãos gestores da infraestrutura; concessionárias; instituições responsáveis pelos projetos	Curto prazo e contínuo — iniciar o acompanhamento dos investimentos identificados e incorporar o procedimento aos ciclos futuros de planejamento

2. Continuidade da rede de mobilidade turística	Portas de entrada, terminais, aeroportos, aduanas ou atrativos com conexão insuficiente entre diferentes etapas do deslocamento	2.1. Mapear as cadeias de deslocamento entre portas de entrada, municípios, hospedagem, serviços, atrativos e outros destinos. 2.2. Identificar e territorializar os principais pontos de descontinuidade. 2.3. Definir conexões prioritárias segundo os fluxos e funções territoriais. 2.4. Incorporar as necessidades de conexão aos planos e projetos futuros. 2.5. Avaliar soluções de integração modal, acessos e informação ao usuário adequadas a cada contexto.	Municipal e regional/intermunicipal, podendo demandar articulação interfederativa conforme a infraestrutura	Municípios; IGRs; operadores de transporte; concessionárias; gestores de terminais e aeroportos; órgãos de trânsito e mobilidade	Curto a médio prazo — mapeamento e priorização no curto prazo e incorporação progressiva aos planos e projetos
3. Qualificação dos corredores de uso compartilhado	Trechos em que circulação turística, cotidiana e logística compartilham infraestrutura e as condições existentes indiquem problemas de segurança, acesso ou fluidez	3.1. Identificar e hierarquizar trechos críticos de interesse turístico. 3.2. Caracterizar as necessidades específicas de cada trecho segundo condições da infraestrutura e diversidade dos fluxos. 3.3. Formular requisitos de segurança, sinalização, acessos, pontos de parada e demais adequações pertinentes. 3.4. Articular sua incorporação aos projetos e investimentos sob competência dos respectivos gestores viários. 3.5. Acompanhar intervenções que afetem corredores prioritários para o turismo.	Interfederativa, com articulação regional, variando conforme a jurisdição da via	Municípios; IGRs; DNIT; órgãos rodoviários estaduais; concessionárias; órgãos de trânsito; governos estaduais	Curto prazo e contínuo para priorização e articulação; médio prazo para intervenções, conforme competência e programação dos investimentos

4. Qualificação das travessias internacionais para a mobilidade turística	Aduanas e travessias com filas, limitações operacionais, baixa integração modal, deficiências de informação ou infraestrutura de apoio ao visitante	4.1. Consolidar e atualizar os gargalos de mobilidade turística identificados nas travessias. 4.2. Priorizar necessidades relacionadas à circulação, orientação, informação, infraestrutura de apoio e integração com os meios de transporte. 4.3. Articular essas necessidades às medidas de facilitação propostas no Produto 2. 4.4. Utilizar os mecanismos de governança do Produto 3 para interlocução com as instâncias competentes. 4.5. Promover, quando necessário, articulação com instituições dos países vizinhos para questões que dependam de soluções compartilhadas.	Transfronteiriça/internacional e interfederativa, com articulação regional	Órgãos federais de fronteira; municípios; governos estaduais; IGRs; órgãos equivalentes dos países vizinhos; operadores de transporte e demais instituições competentes	Curto prazo e contínuo para articulação; médio prazo para medidas dependentes de adequações físicas, regulatórias ou acordos institucionais
5. Redução das assimetrias da infraestrutura receptiva	Portas de entrada, corredores e destinos com lacunas de sinalização, acessibilidade, informação ou atendimento	5.1. Identificar e hierarquizar pontos prioritários para qualificação da infraestrutura receptiva. 5.2. Atualizar e integrar a sinalização turística nos pontos e percursos prioritários. 5.3. Incorporar acessibilidade universal às intervenções e aos novos projetos. 5.4. Adequar a informação turística aos fluxos internacionais quando pertinente. 5.5. Avaliar implantação, localização e qualificação de CATs e outros mecanismos de atendimento segundo sua função efetiva na jornada do visitante.	Predominantemente municipal e regional, com articulação estadual/federal conforme o equipamento ou programa	Municípios; IGRs; governos estaduais; MTur; gestores de terminais, aeroportos e aduanas	Curto a médio prazo, conforme prioridades territoriais e complexidade das intervenções

6. Conectividade digital nos percursos turísticos prioritários	Corredores rodoviários, áreas rurais, acessos a atrativos e outros pontos relevantes para a circulação turística com indícios de instabilidade ou ausência de cobertura	6.1. Realizar diagnóstico territorial mais preciso da cobertura e qualidade dos serviços nos percursos turísticos prioritários. 6.2. Georreferenciar descontinuidades relevantes para circulação, orientação e segurança do visitante. 6.3. Cruzar os pontos críticos com corredores, portas de entrada e atrativos prioritários. 6.4. Definir prioridades territoriais de conectividade turística. 6.5. Articular sua inclusão em programas e investimentos de expansão da infraestrutura digital.	Interfederativa e regional, com participação do setor privado	Municípios; IGRs; governos estaduais; órgãos federais competentes; prestadores de telecomunicações; gestores de atrativos	Curto prazo para diagnóstico e priorização; médio prazo para articulação e implementação conforme programas e investimentos
7. Agenda regional de infraestrutura e mobilidade turística	Demandas compartilhadas por diferentes municípios ou que dependam de decisões tomadas fora da esfera municipal	7.1. Incorporar de forma permanente as pautas de infraestrutura, mobilidade e conectividade turística aos mecanismos de governança regional propostos no Produto 3. 7.2. Consolidar e atualizar, no âmbito dessa governança, as demandas identificadas pelos municípios e demais atores territoriais. 7.3. Identificar convergências entre as demandas locais e pactuar prioridades de interesse regional. 7.4. Relacionar as prioridades pactuadas às respectivas escalas institucionais de decisão e aos canais adequados de interlocução. 7.5. Acompanhar projetos, programas e investimentos estruturantes com potencial de reper-	Regional/intermunicipal, com articulação interfederativa ou transfronteiriça/internacional conforme a pauta.	Instâncias de governança propostas no Produto 3; (IGRs; municípios e COMTURs; governos estaduais; órgãos federais); concessionárias e demais instituições relacionadas às pautas priorizadas	Curto prazo e contínuo — incorporação da temática à agenda da governança e atualização periódica das demandas, prioridades e investimentos acompanhados.

		cussão sobre a mobilidade e a conectividade turística regional. 7.6. Produzir e sistematizar subsídios técnicos que apoiem a interlocução da governança regional com as instituições responsáveis pelas decisões, investimentos e intervenções.			
8 . Proteção preventiva de fauna silvestre nos corredores rodoviários	Rodovias que atravessam ecossistemas frágeis ou o entorno de Unidade de Conservação, especialmente em trechos com registros de atropelamento sistemáticos ou com obras previstas.	8.1 Instituir monitoramento contínuo e padronizado de atropelamentos, com base de dados georreferenciada e pública. 8.2 Identificar trechos críticos e cruzá-los com a carteira de obras previstas. 8.3 Incorporar requisitos de proteção à fauna aos projetos, à execução das obras e aos contratos de concessão e manutenção. 8.4. Ampliar a contagem de tráfego por classe de veículo nos trechos sensíveis. 8.5. Avaliar periodicamente a efetividade das medidas com indicadores definidos e ajustá-las conforme os resultados. 8.6. Promover ações de informação a condutores, transportadores de carga e visitantes.	Interfederativa, com articulação regional e cooperação com instituições de pesquisa	DNIT, órgãos rodoviários estaduais, concessionárias, Ibama, ICMBio, órgãos ambientais estaduais, órgãos de trânsito, universidades e instituições de pesquisa, municípios e IGRs.	Curto prazo para monitoramento e identificação de trechos críticos, médio prazo para adequação de projetos e contratos, contínuo para manutenção e avaliação de efetividade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

99 TECNOLOGIA. **Cidades**: confira as cidades atendidas pela 99. São Paulo, 2026. Disponível em: https://99app.com/cidades/. Acesso em: 9 set. 2026.

ABRA, F. D. *et al*. From roadkill monitoring to evidence-based wildlife mitigation in the Brazilian Pantanal. **Global Ecology and Conservation**, [s. l.], v. 70, e04347, out. 2026. DOI: https://doi.org/10.1016/j.gecco.2026.e04347. Disponível em: https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2351989426002970. Acesso em: 1 out. 2026.

AENA BRASIL. Aeroporto Internacional de Campo Grande – Ueze Elias Zahran: características. [S. l.], [2026]. Disponível em: https://www.aenabrasil.com.br/pt/aeroportos/aeroporto-de-campo-grande/caracteristicas.html. Acesso em: 9 out. 2026.

AGÊNCIA DE NOTÍCIAS DO GOVERNO DE MATO GROSSO DO SUL. **Rota Bioceânica**: projetos são estruturados em MS para reduzir espera aduaneira e garantir segurança. Campo Grande, [2025]. Disponível em: https://agenciadenoticias.ms.gov.br. Acesso em: 25 ago. 2026.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). Portaria nº 7.099/SIA, de 27 de janeiro de 2022. Altera e renova a inscrição do aeródromo público Guaíra, localizado em Guaíra/PR, do cadastro de aeródromos públicos. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, p. 61, 9 fev. 2022. Disponível em: https://pergamum.anac.gov.br/arquivos/PA2022-7099.pdf. Acesso em: 9 out. 2026.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). **Dados estatísticos do transporte aéreo**. Brasília, DF, 2026. Disponível em: https://www.gov.br/anac/pt-br/acesso-a-informacao/dados-abertos/areas-de-atuacao/voos-e-operacoes-a... Acesso em: 2 set. 2026.

AGÊNCIA NACIONAL DE TELECOMUNICAÇÕES (ANATEL). **Índice Brasileiro de Conectividade**: edição 2025. Brasília, DF: Anatel, 2026. Disponível em: https://www.gov.br/anatel/pt-br/regulado/universalizacao/indice-brasileiro-conectiviadade-ibc. Acesso em: 1 set. 2026.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). Estatístico aquaviário. Brasília, DF, 2026. Disponível em: https://web3.antaq.gov.br/ea/sense/. Acesso em: set. 2026.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Bilhetes de passagem**. Brasília, DF, 2025. Disponível em: https://dados.antt.gov.br/dataset/monitriip-bilhetes-de-passagem. Acesso em: 3 set. 2026.

AGESUL — AGÊNCIA ESTADUAL DE GESTÃO DE EMPREENDIMENTOS (Mato Grosso do Sul). **Governo de MS lança licitação para pavimentar o Anel Viário de Bonito, com investimento de**

R$ 51,2 milhões. Campo Grande, 4 abr. 2025. Disponível em: https://www.agesul.ms.gov.br. Acesso em: 25 ago. 2026.

ALLIS, Thiago. **Em busca das mobilidades turísticas**. Plural: Revista de Ciências Sociais, v. 23, n. 2, p. 94–117, 2016.

BARRACÃO. Lei nº 2.421, de 1º de julho de 2024. Institui o Plano Diretor Municipal de Barracão e revoga a Lei Municipal nº 1.658, de 6 de novembro de 2007. Diário Oficial dos Municípios do Sudoeste do Paraná (DIOEMS), ed. 3142, 1º jul. 2024.

BARRACÃO. Prefeitura Municipal. **Assinada ordem de serviço para pavimentação entre BR-280, São Roque e Linha Nova**. Barracão, 5 maio 2026a. Seção Administração.

BARRACÃO. Prefeitura Municipal. Cidade [fotografia]. Barracão, [2026b]. Seção "Marco das Três Fronteiras". Disponível em: https://barracao.pr.gov.br/a-cidade. Acesso em: 9 out. 2026.

BIZ, Alexandre Augusto; GRECHI, Dores Cristina. **3.3 Eje Innovación**. In: RUCCI, Ana Clara; ZAPATA, Ledys Vianey López; BIZ, Alexandre Augusto (org.). Experiencias, aprendizajes y perspectivas de los Destinos Turísticos Inteligentes en Iberoamérica. Programa Iberoamericano Ciencia y Tecnología para el Desarrollo (CYTED), 2025. p. 161–180. ISBN 978-84-15413-77-6.

BONITO. **Prefeitura Municipal. Cidade de Bonito [fotografia].** Bonito: Secretaria de Turismo, 2018. Disponível em: https://www.turismo.bonito.ms.gov.br/galeria-de-fotos/cidade-de-bonito. Acesso em: 7 out. 2026.

BONITO. Prefeitura Municipal. **Revisão e atualização do Plano Diretor de Bonito 2026–2036**: propostas, diretrizes, estratégias e programas: Etapa 4. Bonito: Prefeitura Municipal de Bonito, 2026. Eixo III – Mobilidade Ativa, p. 76–91.

BRASIL. Lei nº 9.504, de 30 de setembro de 1997. Estabelece normas para as eleições. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 1º out. 1997.

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 13.146, de 6 de julho de 2015. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Brasília, DF, 2015. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm. Acesso em: 2 set. 2026.

BRASIL. Justiça Federal da 3ª Região. 1ª Vara Federal de Corumbá. **Ação Civil Pública Cível nº 5000680-75.2018.4.03.6004**. Autor: Ministério Público Federal. Réu: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. Juiz Federal: Felipe Bittencourt Potrich. Corumbá, 21 fev. 2022. Sentença.

BRASIL. Ministério do Planejamento e Orçamento. **Rotas de integração Sul-Americana**: relatório 2023. Brasília, DF: Secretaria de Articulação Institucional/MPO, 2023. 96 p. Disponível em: www.gov.br/planejamento/rotasdeintegracao. Acesso em: 10 ago. 2026.

BRASIL. Ministério do Planejamento e Orçamento. Secretaria de Articulação Institucional. **Rotas de integração Sul-Americana**. Brasília, DF: Secretaria de Articulação Institucional/MPO, 2024. 140 p. Relatório do Subcomitê de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano (SIDSA). Disponível em: www.gov.br/planejamento/rotasdeintegracao. Acesso em: 7 ago. 2026.

BRASIL. Ministério Público Federal. Procuradoria da República no Município de Corumbá. **Portaria n. 9/2021, de 1º de agosto de 2025**: converte o Procedimento Preparatório n. 1.21.004.000156/2024-51 em Inquérito Civil. Diário do MPF Eletrônico Extrajudicial, n. 149/2025, p. 13, 14 ago. 2025.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços. **Comex Stat**: Sistema oficial para extração de estatísticas do comércio exterior brasileiro de bens. Brasília, DF, 2026a. Disponível em: https://comexstat.mdic.gov.br. Acesso em: 9 set. 2026. (MDIC).

BRASIL. Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional. **Manual para os Núcleos Estaduais de Fronteira**. Brasília, DF: Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional, 2026b. 34 p. Disponível em: https://www.gov.br/mdr/pt-br/acesso-a-informacao/cartilha-fronteiras.pdf. Acesso em: 27 ago. 2026.

BRASIL. Casa Civil. **Investimentos do Novo PAC modernizam aeroportos em Mato Grosso do Sul**. Brasília, DF, 25 jun. 2026c. Disponível em: https://www.gov.br/casacivil. Acesso em: 25 ago. 2026.

BRASIL. Governo Federal. **Obras do Novo PAC — Rotas de Integração**: base de dados de empreendimentos de infraestrutura. [Brasília, DF], 2026d. 1 planilha eletrônica (abas "Casa_Civil 03.26" e "Obras Novo PAC Rotas"; situação de empreendimentos em junho de 2026).

BRASIL. Ministério dos Transportes. Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário. **Investimentos públicos**. 3. ed. [Brasília, DF]: Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário, jun. 2026e. Relatório de empreendimentos rodoviários (carteira de obras e estudos).

BRASIL. Ministério dos Transportes. Plano Nacional de Logística 2050: objetivos de atuação e prioridades de investimento para a infraestrutura de transportes no longo prazo. 1. ed. Brasília, DF: Ministério dos Transportes, ago. 2026f. Relatório completo. Disponível em: https://pit.infrasa.gov.br/etapas-do-pit/lancamentopnl2050/. Acesso em: 9 out. 2026.

BRASIL. Tribunal Superior Eleitoral. **Defeso eleitoral impõe limites a agentes públicos a três meses das Eleições 2026**. Brasília, DF, 4 jul. 2026g. Disponível em: https://www.tse.jus.br. Acesso em: 27 ago. 2026.

BRASIL 61. **Mato Grosso do Sul**: aeroportos de Campo Grande, Corumbá, Dourados e Ponta Porã serão ampliados até 2026. [S. l.], 19 jun. 2025. Disponível em: https://brasil61.com. Acesso em: ago. 2026.

BRASIL MINERAL. **LHG Mining (MCR)**: as maiores empresas do setor mineral 2026. [S. l.], 2026. Disponível em: https://brasilmineral.com.br/maiores/lhgminingmcr. Acesso em: 25 ago. 2026.

BRITO, Marcelo; MAGALHÃES, Sérgio Paz. **Guia brasileiro de sinalização turística**. [S. l.]: IPHAN, 2021.

BUHALIS, Dimitrios; AMARANGGANA, Aditya. **Smart tourism destinations**. In: XIANG, Zheng; TUSSYADIAH, Iis (org.). Information and communication technologies in tourism 2014. Cham: Springer, 2014. p. 553–564. Disponível em: https://www.cyberstrat.net/ENTER14SmartTourismDestinations-libre.pdf. Acesso em: 1 set. 2026.

BUHALIS, Dimitrios; LAW, Rob. **Progress in information technology and tourism management**: 20 years on and 10 years after the internet: the state of eTourism research. Tourism Management, v. 29, n. 4, p. 609–623, 2008. Disponível em: https://eprints.bournemouth.ac.uk/5126/. Acesso em: 1 set. 2026.

CADASTUR. Meios de hospedagem: primeiro trimestre de 2022. Brasília, DF: Ministério do Turismo, 2022. Conjunto de dados abertos. Disponível em: https://dados.turismo.gov.br. Acesso em: 22 set. 2026.

CADASTUR. Sistema de Cadastro de Pessoas Físicas e Jurídicas que atuam no setor do turismo. Brasília, DF: Ministério do Turismo, 2026. Disponível em: https://cadastur.turismo.gov.br. Acesso em: jun. 2026.

CÂMARA DE VEREADORES DE DIONÍSIO CERQUEIRA. **Projeto de Lei nº 038/2025**: institui a Política de Mobilidade Urbana de Dionísio Cerqueira e estabelece diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação. Dionísio Cerqueira, 2025. Índice processual.

CAMPO GRANDE. **Plano Plurianual 2026–2029**: objetivos e metas por macrodesafio; programas por macrodesafio e seus desdobramentos — macrodesafio Infraestrutura, Logística, Mobilidade e Planejamento Urbano. Diário Oficial de Campo Grande (DIOGRANDE), n. 8.175, p. 60–69 e 125–132, 30 dez. 2025.

CAMPO GRANDE. Prefeitura Municipal. Capital das oportunidades, Campo Grande lidera abertura de empresas [fotografia]. Campo Grande, 4 mar. 2026. Texto: Ana Paula Fernandes. Disponível em: https://www.campogrande.ms.gov.br/cgnoticias/noticia/capital-das-oportunidades-campo-grande-lidera-abertura-de-empresas-em-ms/. Acesso em: 9 out. 2026.

CAMPO GRANDE NEWS. **Expansão de porto em Corumbá avança em meio a impasses sobre hidrovia**. Campo Grande, 30 maio 2026a. Disponível em: https://www.campograndenews.com.br/meio-ambiente. Acesso em: 25 ago. 2026.

CAMPO GRANDE NEWS. **Rio Paraguai é determinante para crescimento, diz diretor da LHG Mining**. Campo Grande, 22 abr. 2026b. Disponível em: https://www.campograndenews.com.br/economia. Acesso em: 25 ago. 2026.

CAPANEMA. Lei nº 1.934, de 16 de setembro de 2025. Dispõe sobre o Plano Plurianual de Governo do Município de Capanema para o período de 2026 a 2029. Diário Oficial Eletrônico do Município de Capanema, ed. 1774-A, 16 set. 2025. Disponível em: https://capanema.pr.gov.br/attachments/article/16690/1774-A.pdf. Acesso em: 27 ago. 2026.

CAPANEMA. Prefeitura Municipal. Ponte do rio Capanema [fotografia]. Capanema: Departamento de Turismo, [2026]. Disponível em: https://turismo.capanema.pr.gov.br/atrativos/alto-faraday/ponte-do-rio-capanema. Acesso em: 9 out. 2026.

CARDOSO, N. A.; MOURA, R. **Regiões de fronteira e fluxos migratórios**: o caso do Paraná. In: PENHA, Bruna; DESIDERÁ NETO, Walter Antonio; MORAES, Rodrigo Fracalossi de (org.). O Mercosul e as regiões de fronteira. Rio de Janeiro: Ipea, 2017.

CATELLA, A. C.; TOMÁS, W. M.; MOURÃO, G. de M. **BR-262 no Pantanal**: cenário de encontros entre homens e animais silvestres. Corumbá: Embrapa Pantanal, 2010. 23 p. (Documentos / Embrapa Pantanal, 111). Disponível em: https://www.infoteca.cnptia.embrapa.br/infoteca/bitstream/doc/883123/1/DOC111.pdf. Acesso em: 7 out. 2026.

CLICKBUS. **Introdução à API ClickBus**. 2026a. Disponível em: https://developer.clickbus.com.br/docs/getting-started. Acesso em: 2 set. 2026.

CLICKBUS. Passagens de ônibus online para mais de 4.800 destinos. 2026b. Disponível em: https://www.clickbus.com.br. Acesso em: 24 set. 2026.

CM ASSESSORIA E PLANEJAMENTO. **Plano de Mobilidade Urbana de Capanema/PR**. Capanema: Prefeitura Municipal de Capanema, Secretaria Municipal de Infraestrutura e Urbanismo, 2025. Disponível em: https://www.capanema.pr.gov.br. Acesso em: 27 ago. 2026.

CONTE, Cláudia Heloiza. **A atividade mineradora em Corumbá/Mato Grosso do Sul**: da gênese ao desenvolvimento nacional. Revista Tocantinense de Geografia, Araguaína, v. 13, n. 31, p. 302, ago./dez. 2024. ISSN 2317-9430. Disponível em: https://sistemas.uft.edu.br/periodicos/index.php/geografia. Acesso em: 9 set. 2026.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Redes geográficas**: reflexões sobre um tema persistente. Cidades, v. 9, n. 16, p. 199–218, 2012. DOI: 10.36661/2448-1092.2012v9n16.12033.

CORUMBÁ. Prefeitura Municipal. Destino: Corumbá, Capital do Pantanal [fotografia]. Corumbá, [2026]. Fotógrafo: André Dib. Disponível em: https://corumba.ms.gov.br/paginas/ver/destino. Acesso em: 9 out. 2026.

COSTA, Hugo Aureliano da. **Proposta de metodologia para a regionalização do turismo**: aplicação no Rio Grande do Norte/Brasil. Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo, São Paulo, v. 19, e-3054, 2025. DOI: 10.7784/rbtur.v19.3054.

DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO (DECEA). **Aeródromos**: Cataratas (SBFI). [Brasília, DF], [ano]. Disponível em: https://aisweb.decea.mil.br/?i=aerodromos&codigo=SBFI. Acesso em: 9 set. 2026.

DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO PARANÁ (DER-PR). Transporte intermunicipal de passageiros: consulta de linhas, itinerários e tarifas homologadas. Curitiba, 2026. Disponível em: https://www.der.pr.gov.br. Acesso em: 24 set. 2026.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT). Malha rodoviária estadual (base CIDE 2021). Brasília, DF, 2021. Disponível em: https://servicos.dnit.gov.br/vgeo/. Acesso em: 20 ago. 2026.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT). [Dados de tráfego]. Brasília, DF, 2026a. Disponível em: https://servicos.dnit.gov.br/dadospnct#downloads. Acesso em: 2 set. 2026.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT). Sistema Nacional de Viação (SNV): base geométrica das rodovias federais. Brasília, DF, 2026b. Disponível em: https://servicos.dnit.gov.br/vgeo/. Acesso em: set. 2026.

DIÁRIO CORUMBAENSE. **Pavimentação facilita acesso e promete impulsionar turismo no Distrito de Albuquerque**. Corumbá, 2026. Disponível em: https://diarionline.com.br. Acesso em: 25 ago. 2026.

DIJKSTRA, Edsger W. A note on two problems in connexion with graphs. Numerische Mathematik, [s. l.], v. 1, n. 1, p. 269–271, 1959. DOI: https://doi.org/10.1007/BF01386390.

DIONÍSIO CERQUEIRA. Prefeitura Municipal. Marco das Três Fronteiras [fotografia]. Dionísio Cerqueira: Portal Municipal de Turismo, 27 jun. 2016. Publicado por Fecam. Disponível em: https://turismo.dionisiocerqueira.sc.gov.br/post-5597/. Acesso em: 9 out. 2026.

DIONÍSIO CERQUEIRA. Projeto de Lei Complementar nº 038/2025: institui a Política de Mobilidade Urbana de Dionísio Cerqueira e estabelece as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica. Redação final. Dionísio Cerqueira: Câmara Municipal de Dionísio Cerqueira, 2025.

ESTER, Martin et al. A density-based algorithm for discovering clusters in large spatial databases with noise. In: INTERNATIONAL CONFERENCE ON KNOWLEDGE DISCOVERY AND DATA MINING, 2., 1996, Portland. Proceedings [...]. Menlo Park: AAAI Press, 1996. p. 226–231.

FISCHER, W.; GODOI, R. F.; PARANHOS FILHO, A. C. Roadkill records of reptiles and birds in Cerrado and Pantanal landscapes. **Check List**, [s. l.], v. 14, n. 5, p. 845-876, 2018. DOI: https://doi.org/10.15560/14.5.845.

FOZ DO IGUAÇU. Lei nº 5.639, de 30 de dezembro de 2025. Estima a receita e fixa a despesa do Município de Foz do Iguaçu para o exercício financeiro de 2026. Anexo VII da Lei nº 4.320/1964 — Demonstrativo da Despesa por Função, Subfunção e Programa por Projeto Atividade. Diário Oficial Eletrônico do Município de Foz do Iguaçu, ed. extraordinária n. 5379, ano XXIX, p. 50–54, 30 dez. 2025a.

FOZ DO IGUAÇU. Prefeitura Municipal. Prefeito General Silva e Luna participa da solenidade de entrega da Ponte da Integração [fotografia]. Foz do Iguaçu, 19 dez. 2025b. Disponível em: https://www.foz.pr.gov.br/prefeito-general-silva-e-luna-participa-da-solenidade-de-entrega-da-ponte-da-integracao/. Acesso em: 9 out. 2026.

FOZ DO IGUAÇU. Prefeitura Municipal. **Prefeitura apresenta projeto do viaduto do Trevo do Charrua para a população**. Foz do Iguaçu, 17 jun. 2026. Disponível em: https://www.foz.pr.gov.br/prefeitura-apresenta-projeto-do-viaduto-do-trevo-do-charrua-para-a-populacao/. Acesso em: 27 ago. 2026.

FUNDAÇÃO DE PESQUISAS FLORESTAIS DO PARANÁ (FUPEF). **Plano de Mobilidade Urbana de Medianeira**: relatório do plano de ações e investimentos (P8). Curitiba: FUPEF, 25 nov. 2022. Contrato nº 31/2022. Disponível em: https://medianeira.pr.gov.br. Acesso em: 27 ago. 2026.

GAMARRA, J. MP investiga pavimentação de rodovia em Bonito após denúncias de riscos à fauna. **Campo Grande News**, Campo Grande, 1 ago. 2025. Disponível em: https://www.campograndenews.com.br/cidades/interior/mp-investiga-pavimentacao-de-rodovia-em-bonito-…. Acesso em: 7 out. 2026.

GUAÍRA. Prefeitura Municipal. **71 anos de Guaíra e o futuro promissor**. Guaíra, 2022. Notícia institucional nº 1321. Disponível em: https://www.guaira.pr.gov.br/noticias/noticia/1321. Acesso em: 27 ago. 2026.

GUAÍRA. **Prefeitura Municipal. Conheça o Centro Náutico Marinas [fotografia].** Guaíra: Secretaria Municipal de Turismo, Esporte e Cultura, [2023]. Fotos: Lindomar Vantelino, Ricardo Lopes e Camille Vitória. Disponível em: https://turismo.guaira.pr.gov.br/materiasintM/2497. Acesso em: 7 out. 2026.

GUAÍRA. Prefeitura Municipal. **Plano Diretor Municipal**: minuta do projeto de lei do sistema viário. Guaíra, [2025a]. Integrante da revisão consolidada pela Lei Complementar nº 008/2025. Disponível em: https://www.guaira.pr.gov.br. Acesso em: 27 ago. 2026.

GUAÍRA. Prefeitura Municipal. Guaíra é um presente da natureza [fotografia]. Guaíra, 30 maio 2025c. Texto e foto: Lindomar Vantelino. Notícia institucional nº 4922. Disponível em: https://www.guaira.pr.gov.br/noticias/noticia/4922. Acesso em: 9 out. 2026.

GUAÍRA. Prefeitura Municipal. **Balizamento noturno avança e prepara Aeroporto Municipal para uma nova etapa operacional**. Guaíra, 2026. Notícia institucional nº 6131. Disponível em: https://www.guaira.pr.gov.br/noticias/noticia/6131. Acesso em: 27 ago. 2026.

GUAÍRA. Prefeitura Municipal. **Plano Plurianual 2026–2029**: Anexo III, programa por ação, função e subfunção, objetivos e metas. Guaíra: Secretaria Municipal de Planejamento, 2025b. 129 p. Instituído pela Lei Municipal nº 2.444, de 5 de dezembro de 2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Censo Demográfico 2022. Rio de Janeiro: IBGE, 2023d. Tabelas 4709, 4712, 4714, 9514 e 9923, via SIDRA. Disponível em: https://sidra.ibge.gov.br. Acesso em: jun. 2026.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Divisão regional do Brasil em regiões geográficas imediatas e regiões geográficas intermediárias: 2017. Rio de Janeiro: IBGE, 2017. 82 p. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv100600.pdf. Acesso em: jun. 2026.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Municípios da Faixa de Fronteira e Cidades Gêmeas**. Rio de Janeiro: IBGE, 2024b. Disponível em: https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/estrutura-territorial/24073-municipio… Acesso em: 2 set. 2026.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Produto Interno Bruto dos Municípios. Rio de Janeiro: IBGE, 2025. Tabelas 5938 e 1685 (CEMPRE), via SIDRA. Disponível em: https://sidra.ibge.gov.br. Acesso em: jun. 2026.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Atlas da Violência**. Brasília, DF: Ipea, 2026. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/atlasviolencia/tema/1/. Acesso em: 23 jun. 2026.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTUDOS E PESQUISAS EDUCACIONAIS ANÍSIO TEIXEIRA (INEP). **Nota informativa do Ideb 2023**. Brasília, DF: INEP/MEC, 2023. Disponível em: https://download.inep.gov.br/ideb/nota_informativa_ideb_2023.pdf. Acesso em: 23 jun. 2026.

INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL (IPARDES). **Caderno Estatístico Municipal**: Foz do Iguaçu. Curitiba: IPARDES, 2018. Disponível em: https://www.ipardes.pr.gov.br/Pagina/Caderno-Estatistico-Municipal. Acesso em: 23 jun. 2026.

ITAIPU BINACIONAL. Cartas de navegação do reservatório de Itaipu. Foz do Iguaçu: Itaipu Binacional, 2026. Material não publicado.

LOBO, H. A. S.; MORETTI, E. C. Ecoturismo: as práticas na natureza e a natureza das práticas em Bonito, MS. **Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo**, [s. l.], v. 2, n. 1, p. 43-71, mar. 2008. Disponível em: https://rbtur.org.br/rbtur/article/view/94. Acesso em: 1 out. 2026.

MATO GROSSO DO SUL. Agência Estadual de Gestão de Empreendimentos (AGESUL). **Edital de Tomada de Preços n. 096/2021-DLO/AGESUL**: projeto executivo para implantação e pavimentação das Rodovias MS-432 e MS-433, Corumbá/MS. Processo Administrativo n. 57/005.353/2021. Campo Grande, 12 ago. 2021a.

MATO GROSSO DO SUL. Agência Estadual de Gestão de Empreendimentos (AGESUL). **Edital de Tomada de Preços n. 186/2021-DLO/AGESUL**: construção de duas galerias celulares de concreto, Ramal MS-195, Corumbá/MS. Processo Administrativo n. 57/008.277/2021. Campo Grande, 25 nov. 2021b.

MATO GROSSO DO SUL. Agência Estadual de Gestão de Empreendimentos (AGESUL). **Aviso de lançamento de licitação**: Concorrência Eletrônica nº 012/2025. Obra de implantação e pavimentação asfáltica do Anel Viário de Bonito (Ramo Sul) — Rodovia MS-382 a MS-178. Campo Grande: AGESUL, 2025a.

MATO GROSSO DO SUL. Agência Estadual de Gestão de Empreendimentos (AGESUL). **Concorrência Eletrônica nº 019/2025 - DLO/AGESUL**: obra de implantação e pavimentação asfáltica da rodovia MS-380, trecho Entr. Rua Paraná – Entr. BR-463(A), subtrecho km 15,74 — km 35,3 (Lote 2), Ponta Porã/MS. Processo Administrativo nº 79.018.065-2024. Campo Grande: AGESUL/SEILOG, 28 mar. 2025b. 23 p.

MATO GROSSO DO SUL. Secretaria de Meio Ambiente, Desenvolvimento, Ciência, Tecnologia e Inovação (SEMADESC). **Investimentos de R$ 600 milhões vão modernizar aeroportos de Campo Grande, Ponta Porã e Corumbá**. Campo Grande, 2025c. Disponível em: https://www.semadesc.ms.gov.br. Acesso em: ago. 2026.

MATO GROSSO DO SUL. Agência Estadual de Gestão de Empreendimentos (AGESUL). **Aviso de lançamento de licitação**: Concorrência Eletrônica nº 096/2026. Obra de reforma e adequação do Terminal de Passageiros do Aeroporto Regional de Bonito/MS. Campo Grande: AGESUL, 2026b.

MATO GROSSO DO SUL. **Diário Oficial Eletrônico do Estado de Mato Grosso do Sul**, n. 12.256, p. 68. Campo Grande, 21 ago. 2026a. Extrato do Termo de Compromisso de Compensação Ambiental n. 051/2026 — IMASUL e LHG Mining Corumbá S.A.

MATO GROSSO DO SUL. Governo do Estado. **Investimento facilita acesso e promete impulsionar turismo no Distrito de Albuquerque**. Campo Grande: Agência de Notícias/AGESUL, 2023. Disponível em: https://www.agesul.ms.gov.br. Acesso em: 25 ago. 2026.

MEDIANEIRA. Prefeitura Municipal. **Plano Diretor Municipal de Medianeira 2021**: Produto 2.10 – Condições gerais de acessibilidade e mobilidade com ênfase na área urbana. Revisão do Plano Diretor Participativo Urbano e Rural 2007. Medianeira: Prefeitura Municipal, 2021. Disponível em: https://planodiretor.medianeira.pr.gov.br/wp-content/uploads/2022/02/2.10_Condi%C3%A7%C3%B5es-gerais-de-acessibilidade-e-mobilidade-com-%C3%AAnfase-na-%C3%A1rea-urbana_REV_FINAL-1.pdf. Acesso em: 6 out. 2026.

MEDIANEIRA. Lei nº 1440, de 27 de novembro de 2025. Institui o Plano Plurianual do Município de Medianeira para o quadriênio 2026–2029. Diário Oficial Eletrônico do Município de Medianeira, ed. 3486, 27 nov. 2025a. Disponível em: https://www.camaramedianeira.pr.gov.br. Acesso em: 27 ago. 2026.

MEDIANEIRA. Prefeitura Municipal. **Termo de autorização para elaboração de estudos**: Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) nº 001/2025. Medianeira, 31 jul. 2025b. Refere-se à modelagem da concessão de uso do Aeródromo Municipal de Medianeira. Disponível em: https://www.medianeira.pr.gov.br. Acesso em: 27 ago. 2026.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **BIT — Banco de Informações de Transportes**: mapas. Brasília, DF, 2026. Disponível em: https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/dados-de-transportes/bit/bit-mapas. Acesso em: 2 set. 2026.

MINISTÉRIO DO TURISMO (MTur). **Glossário do turismo**: compilação de termos publicados por Ministério do Turismo e Embratur nos últimos 15 anos. 1. ed. Brasília, DF: Ministério do Turismo, 2018. 44 p.

MINISTÉRIO DO TURISMO (MTur). **Plano Diretor de Mobilidade e Conectividade Turísticas (PDMCT)**. In: Plataforma Participa + Brasil. Brasília, DF, 2022. Disponível em: https://www.gov.br/participamaisbrasil/consulta-mobilidade.

MINISTÉRIO DO TURISMO (MTur). **Programa de Mobilidade e Conectividade Turística**. In: Plano Nacional de Turismo 2024-2027. Brasília: MTur, 2024. Disponível em: https://www.gov.br/turismo/pt-br/acesso-a-informacao/acoes-e-programas/programas-projetos-acoes-obras-e-atividades/mobilidade-e-conectividade-turistica/programa-de-mobilidade-e-conectividade-turistica

MINISTÉRIO DO TURISMO (MTur). Mapa do Turismo Brasileiro. Brasília, DF: Ministério do Turismo, 2026. Disponível em: https://www.mapa.turismo.gov.br/mapa/init.html#/home. Acesso em: 30 set. 2026.

MONITOR MERCANTIL. **Ferrovia Malha Oeste — a chave para a integração sul-americana**. [S. l.], 11 jul. 2025. Disponível em: https://monitormercantil.com.br. Acesso em: ago. 2026.

MOTIVA. **O Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu**. [S. l.], 2026. Disponível em: https://aeroportos.motiva.com.br/foz-do-iguacu-pr/o-aeroporto/sobre-o-aeroporto/. Acesso em: 9 set. 2026.

MUNDO NOVO. Prefeitura Municipal. **Governo de Mundo Novo recebe representantes do estado para viabilização de aeroporto no município**. Mundo Novo, 19 jan. 2024. Autoria de Raysa Almeida/Semcos.

MUNDO NOVO. Prefeitura Municipal. **Porto Isabel está recebendo nova rampa de acesso**. Mundo Novo, 6 jul. 2021. Autoria de Ademar Silveira/Semcos.

MUNDO NOVO TEM TURISMO. Ponte Ayrton Senna [fotografia]. [Mundo Novo], 2025. Disponível em: https://mundonovotemturismo.com.br/onde-visitar/ponte-ayrton-senna/. Acesso em: 9 out. 2026.

OPENSTREETMAP. **OpenStreetMap**: base cartográfica colaborativa. [S. l.]: OpenStreetMap Foundation, 2026. Disponível em: https://www.openstreetmap.org. Acesso em: set. 2026. Dados sob Open Database License (ODbL).

PAIXÃO, Roberto Ortiz. **Globalização, turismo de fronteira, identidade e planejamento da região internacional de Corumbá/MS**. 2006. 201 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006. Disponível em: https://teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-21062007-141550/publico/TESE_ROBERTO_ORTIZ_PAIXAO.pdf. Acesso em: 27 ago. 2026.

PARANÁ. Decreto nº 7.721, de 25 de outubro de 2024. Curitiba, PR, 2024.

PONTA PORÃ. **Prefeitura Municipal. Ponta Porã: a base e a estrutura que servem ao Brasil [fotografia].** Ponta Porã: Assessoria de Comunicação, 18 jul. 2022. Disponível em: https://pontapora.ms.gov.br/v2/ponta-pora-a-base-e-a-estrutura-que-servem-ao-brasil/. Acesso em: 7 out. 2026.

PONTA PORÃ. Prefeitura Municipal. **Ponta Porã pode entrar na rota da ferrovia bioceânica**. Ponta Porã, 2024. Disponível em: https://pontapora.ms.gov.br. Acesso em: ago. 2026.

PONTA PORÃ. Prefeitura Municipal. **Obras para pavimentação da MS-380 já estão em execução**. Ponta Porã: Assessoria de Comunicação, 15 dez. 2025a. Disponível em: https://pontapora.ms.gov.br. Acesso em: ago. 2026.

PONTA PORÃ. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Obras e Urbanismo. **Planilha de acompanhamento de contratos de obras**. Ponta Porã, [2025b/2026]. Contratos nº 318/2025, 079/2022 e 090/2022.

PONTA PORÃ INFORMA. **MS prioriza reativação de ferrovias e modernização de modais para melhorar logística do Estado**. Ponta Porã, 4 jun. 2025. Disponível em: https://www.pontaporainforma.com.br. Acesso em: ago. 2026.

PORTO MURTINHO (MS). Prefeitura Municipal. **Corredor Bioceânico**: Porto Murtinho te espera — uma nova rota na história. 8. ed. Porto Murtinho, MS: Prefeitura Municipal de Porto Murtinho, 2025. Revista institucional bilíngue (português/espanhol). Portal da Rota Bioceânica. Disponível em: www.portomurtinho.ms.gov.br. Acesso em: 13 ago. 2026.

RECEITA FEDERAL. **Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica - CNPJ**. Brasília, DF, 2026. Disponível em: https://dados.gov.br/dados/conjuntos-dados/cadastro-nacional-da-pessoa-juridica---cnpj. Acesso em: 9 set. 2026.

RELAÇÃO ANUAL DE INFORMAÇÕES SOCIAIS (RAIS). Vínculos formais nas Atividades Características do Turismo: 2025. Brasília, DF: Ministério do Turismo, 2025. Disponível em: http://dados.turismo.gov.br. Acesso em: jun. 2026.

RODRIGUES, Suelen de Leal; SOUZA, Marcelino de; ELESBÃO, Ivo. **A rede geográfica como método de análise da atividade turística**. Revista Turismo & Desenvolvimento, v. 2, n. 21/22, p. 307–316, 2014. DOI: https://doi.org/10.34624/rtd.v2i21/22.11891.

SANTA CATARINA. Projeto de Lei nº 387.0/2021, de outubro de 2021. Autoriza aporte estadual de R$ 100.000.000,00 para a reabilitação e o aumento de capacidade da BR-163/SC, no trecho São Miguel do Oeste — divisa SC/PR. Santa Catarina, 2021.

SANTOS, Karine da Silva et al. **O uso de triangulação múltipla como estratégia de validação em um estudo qualitativo**. Ciência & Saúde Coletiva, v. 25, n. 2, p. 655–664, 2020. DOI: 10.1590/1413-81232020252.12302018.

SECRETARIA DE ESTADO DE TURISMO, ESPORTE E CULTURA (SETESC). **Mato Grosso do Sul tem novo mapa turístico**. Campo Grande, MS, 2026. Disponível em: https://www.turismo.ms.gov.br/mato-grosso-do-sul-tem-novo-mapa-turistico/. Acesso em: 3 set. 2026.

SECRETARIA DE ESTADO DO TURISMO (SETU). **Regiões Turísticas do Paraná**. Curitiba, PR, 2026. Disponível em: https://www.turismo.pr.gov.br/Pagina/Regioes-Turisticas-do-Parana#cataratas-do-iguacu-e-caminhos-ao… Acesso em: 3 set. 2026.

SOHN, Christophe. **The border as a resource in the global urban space**: a contribution to the cross-border metropolis hypothesis. International Journal of Urban and Regional Research, v. 38, n. 5, p. 1697–1711, 2014. DOI: https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/1468-2427.12071.

SOUSA, D. D.; SILVA, R. C. **A categorização dos municípios turísticos como promotora de redes urbanas do turismo**: das fragilidades à materialidade. Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo, São Paulo, v. 19, e-3067, 2025. DOI: 10.7784/rbtur.v19.3067.

TOMTOM. **Estatísticas de tráfego**. 2026. Disponível em: https://www.tomtom.com/products/traffic-stats/.

TORTATO, F. *et al*. Limited open information sharing and mobility promotes sustainability of jaguar tourism in Pantanal wetland, Brazil. **Scientific Reports**, [s. l.], v. 14, 22817, 2024. DOI: https://doi.org/10.1038/s41598-024-72906-x.

UBER. **Use o app da Uber em todas as cidades deste país**: Brasil. [S. l.], 2026. Disponível em: https://www.uber.com/global/pt-br/r/brazil/cities/. Acesso em: 29 set. 2026.

VAN DIJK, Jan A. G. M.; HACKER, Kenneth. **The digital divide as a complex and dynamic phenomenon**. The Information Society, v. 19, n. 4, p. 315–326, 2003. Disponível em: https://research.utwente.nl/files/6466527/Dijk03digital.pdf. Acesso em: 1 set. 2026.

WARSCHAUER, Mark. **Technology and social inclusion**: rethinking the digital divide. Cambridge: MIT Press, 2003. Disponível em: https://direct.mit.edu/books/oa-monograph/1817/Technology-and-Social-InclusionRethinking-the. Acesso em: 1 set. 2026.

APÊNDICE A – Entrevistas a representantes do poder público e de envolvimento sobre aspectos de planejamento e turismo

Quadro 34 - Entrevistados Municípios Fronteiriços

Município	Secretaria/órgão	Cargo dos entrevistados
Corumbá (MS)	FUNDTUR Pantanal	Gerente de Desenvolvimento do Turismo
Porto Murtinho (MS)	Secretaria de Turismo, Esporte e Cultura	Secretária
Mundo Novo (MS)	Prefeitura e Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Turismo	Prefeita, secretário adjunto e diretor de turismo
Campo Grande (MS)	Secretaria de Meio Ambiente, Desenvolvimento, Ciência, Tecnologia e Inovação	Gerente de Turismo
Ponta Porã (MS)	Secretaria Municipal de Desenvolvimento Regional, Indústria, Comércio e Turismo	Secretária
Foz do Iguaçu (PR)	Secretaria de Planejamento e Urbanismo	Secretário
Foz do Iguaçu (PR)	Secretaria Municipal de Turismo – SMTU	Diretor de Projetos Estratégicos Turísticos e Transformação Territorial do Destino
Guaíra (PR)	Secretaria de Turismo, Esporte e Cultura	Secretária
Capanema (PR)	Secretaria de Aceleração Econômica e uso Público	Diretor de Turismo e uso Público

Barracão (PR)	Secretaria de Indústria, Comércio e Turismo	Secretário
Dionísio Cerqueira (SC)	Secretaria de Planejamento	Secretária
Medianeira (PR)	Secretaria de Desenvolvimento Econômico	Secretária
Todos do MS	UFMS	Professor Doutor

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Nota. Os representantes de Bonito (MS) não confirmaram a presença na entrevista nas tentativas de contato e agendamento. Em Foz do Iguaçu houve disponibilidade tanto do Secretário de Planejamento e Urbanismo quanto do representante da Secretaria de Turismo. O professor Fábio Orlando Eichenberg da UFMS foi entrevistado devido à sua trajetória com o estado do Mato Grosso do Sul, contribuindo com um olhar sob o tema de infraestrutura, mobilidade e conectividade turística no MS.

APÊNDICE B – Questões norteadoras das entrevistas a representantes do poder público e de envolvimento sobre aspectos de planejamento e turismo

ENTREVISTA COM RESPONSÁVEL PELO PODER PÚBLICO DE:

- FOZ DO IGUAÇU / SMTU
- MEDIANEIRA
- BARRACÃO
- DIONÍSIO CERQUEIRA
- CAPANEMA
- GUAÍRA
- MUNDO NOVO
- CAMPO GRANDE
- PONTA PORÃ
- PORTO MURTINHO
- CORUMBÁ

Para o município de Porto Murtinho foi acrescentada uma pergunta sobre conectividade digital e sinal de Wi-fi devido à necessidade.

- Realizamos um levantamento preliminar com base em dados secundários sobre a infraestrutura turística e de mobilidade do município. Existe alguma informação importante que vocês consideram que não aparece nas bases públicas ou que precise de atualização?

- Quais projetos de infraestrutura que impactam o turismo estão com obras iniciadas ou em execução hoje no município? (Para cada obra citada, registrar no apoio: Nome/Tipo, Localização, Órgão responsável, Fonte do recurso e Prazo)
- E em relação a projetos que já têm recurso garantido ou aprovação, mas cuja obra ainda não começou? Existe algo engavetado prestes a sair ou em fase final de licitação/projeto? (Registrar: Nome/Tipo, Localização, Órgão responsável, Fonte do recurso e Prazo estimado).
- Por fim, quais são os projetos prioritários para o município que vocês já têm mapeados/desenhados, mas que ainda aguardam captação de recursos ou aprovação governamental? (Registrar: Nome/Tipo, Órgão/Parceiro pleiteado e estimativa).
- Na avaliação da Secretaria, quais são hoje os principais gargalos de mobilidade que afetam o turismo? (acesso rodoviário; travessias internacionais; sinalização; transporte público; estacionamento; acesso aos atrativos; acessibilidade e integração regional)
- Em períodos de maior fluxo turístico (alta temporada, feriados ou eventos), as principais vias e acessos apresentam situações de saturação, congestionamentos ou perda de fluidez?
- Em caso positivo:
- Em quais locais isso ocorre?
- Em quais períodos?
- Quais são os principais impactos para o turismo e para a população local?
- Essas situações de saturação ou as condições atuais da infraestrutura (como falta de pavimentação, sinalização inadequada, baixa capacidade das vias ou dificuldades de acesso aos atrativos) têm motivado ou justificado a proposição de novos projetos, obras ou investimentos? Quais?

- O município depende de alguma infraestrutura localizada em outro município para receber turistas?
- Há alguma mudança prevista (nova rodovia, pavimentação, ponte, Rota Bioceânica, concessões, novo atrativo privado) que possa alterar significativamente esses fluxos e gargalos nos próximos anos?

- Como se dá a articulação do município para tratar de infraestrutura e acessibilidade turística?
- Quais órgãos são efetivamente acionados no dia a dia (DER, DNIT, Governo do Estado, Ministério do Turismo, Itaipu, Concessionárias, municípios vizinhos, órgãos de fronteira)?
- Existem fóruns, grupos de trabalho ou consórcios regionais ativos que tratem especificamente dessas pautas?
- Na prática, há dificuldades de coordenação entre diferentes níveis de governo que travam ou atrasam o planejamento/execução?

- Na visão da Secretaria, quais seriam as três intervenções de infraestrutura mais importantes para fortalecer o turismo do município nos próximos anos?

- Existe algum documento, mapa, plano, apresentação ou material que vocês possam compartilhar para complementar este levantamento?

ENTREVISTA COM PROFESSOR FÁBIO

Atualmente, como está estruturada a governança do turismo na região de fronteira do Mato Grosso do Sul?

Quais instituições você considera mais estratégicas para o planejamento e o desenvolvimento do turismo na região? E quais instituições efetivamente lideram ou induzem as principais iniciativas relacionadas ao turismo, à infraestrutura e à conectividade?

Existem iniciativas ou redes de cooperação entre municípios da faixa de fronteira que mereçam destaque?

Quais são hoje os principais desafios de governança para fortalecer o desenvolvimento turístico regional?

Como você caracteriza a organização territorial do turismo na faixa de fronteira do Mato Grosso do Sul?

Existem centralidades turísticas claramente estabelecidas? Quais municípios exercem papel estruturador para a região?

Existem municípios cujo papel é mais de apoio, passagem ou conexão do que propriamente de destino turístico?

Na sua avaliação, quais instituições hoje têm maior capacidade de influenciar as decisões sobre investimentos em infraestrutura que impactam o turismo, e quais atores ainda deveriam estar mais envolvidos nesse processo?

Na sua avaliação, quais infraestruturas são realmente estratégicas para o desenvolvimento do turismo na região?

Há demandas recorrentes por determinadas obras que, tecnicamente, não seriam prioritárias para o turismo? (ex.: aeroportos, pavimentações, duplicações)

Existem exemplos em que a melhoria da infraestrutura modificou ou pode modificar significativamente a dinâmica turística regional?

Como os turistas normalmente chegam aos principais destinos do Mato Grosso do Sul?

( ) rodoviário - carro

( ) ônibus

( ) avião

( ) transporte fretado

( ) embarcação náutica – chalanas ficam no Pantanal

( ) outros

Os deslocamentos costumam ocorrer entre municípios da própria região ou há forte dependência de polos externos (como Campo Grande ou cidades de outros estados)?

Existem corredores turísticos consolidados que nem sempre aparecem nos estudos oficiais, mas que na prática orientam os fluxos?

Quais investimentos previstos (Rota Bioceânica, rodovias, aeroportos, pontes, infraestrutura logística etc.) têm maior potencial para alterar os fluxos turísticos da região? Na sua avaliação, quais municípios podem ganhar maior relevância turística nos próximos anos em função desses investimentos?

Há algum aspecto importante sobre infraestrutura, mobilidade ou conectividade turística do Mato Grosso do Sul que normalmente passa despercebido nos diagnósticos?

APÊNDICE C – Nota metodológica de análise digital dos destinos turísticos

Análise dos corredores turísticos

Os corredores turísticos foram identificados a partir do cruzamento das informações levantadas na pesquisa de análise de conteúdo digital, que teve como objetivo identificar os principais pontos de interesse turístico e compreender os fluxos de visitação nos municípios de interesse, sendo estes: Foz do Iguaçu (PR), Medianeira (PR), Capanema (PR), Barracão (PR), Dionísio Cerqueira (SC), Guaíra (PR), Mundo Novo (MS), Campo Grande (MS), Bonito (MS), Porto Murtinho (MS), Ponta Porã (MS) e Corumbá (MS).

A busca das fontes, a seleção dos conteúdos e o registro das informações foram realizados manualmente, município a município, por meio de buscas direcionadas no Google, no YouTube e no TripAdvisor. Foram utilizadas strings de busca padronizadas, combinando o nome do município com termos relacionados a pontos turísticos, roteiros, experiências e atrativos.

Posteriormente, os dados coletados foram sistematizados com apoio de inteligência artificial, utilizada para classificar cinco pontos turísticos em cada município. Os atrativos foram selecionados considerando a recorrência de menções nas fontes digitais levantadas. Após a classificação dos atrativos, foi realizada a identificação de padrões de visitação, relações entre os pontos turísticos e formas de acesso.

A partir desse cruzamento, foram identificados os principais eixos pelos quais os visitantes tendem a se deslocar para acessar os atrativos selecionados e combinar diferentes experiências. Assim, os corredores representam a articulação entre caminhos, atrativos, pontos de entrada, hospedagem e serviços turísticos.

Segue os corredores identificados nos municípios:

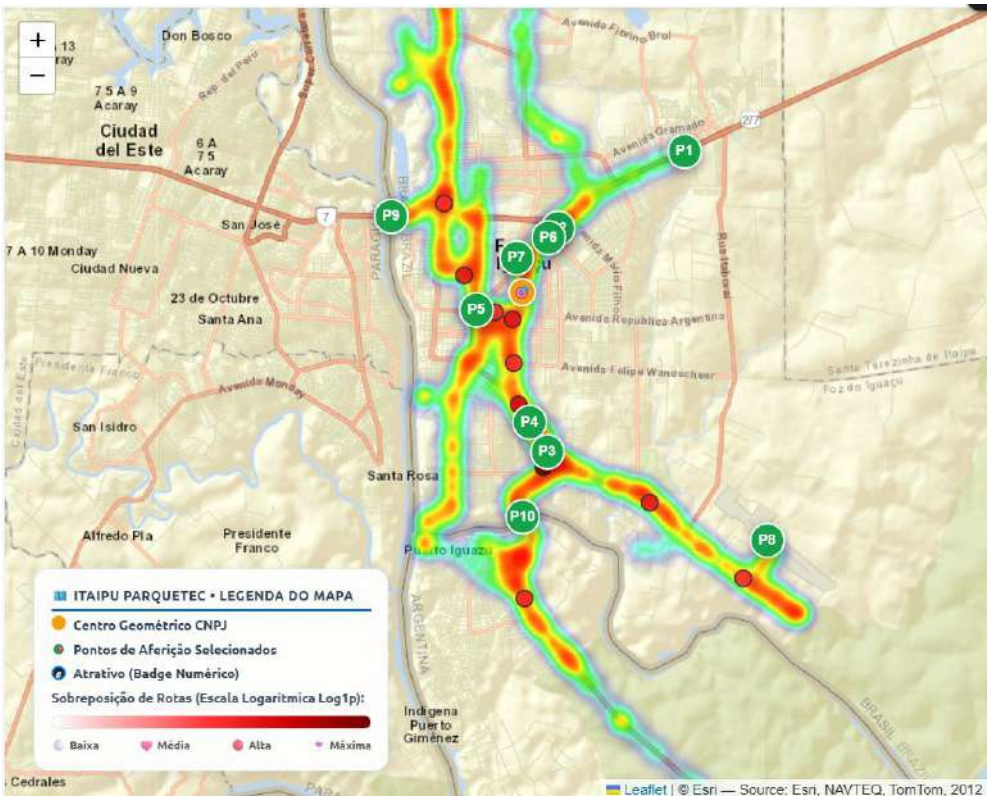
Corredores turísticos predominantes	
Município	Corredor
Foz do Iguaçu (PR)	Corredor 1 – Rodovia das Cataratas (BR-469)

	Corredor 2 – Centro / BR-277
	Corredor 3 – Região Norte (Itaipu/Vila A)
Medianeira (PR)	Corredor BR-277 → Centro de Medianeira
	Corredor Centro → Morro da Salete → Circuito Medianeira Rural
	Corredor BR-277 → Capela São Cristóvão → Centro Histórico
Capanema (PR)	Corredor Centro → Porto Moisés Lupion → Rio Iguaçu
	Corredor Centro → Parque Nacional do Iguaçu (Trilha da Taquara e Cachoeira Silva Jardim)
	Corredor Centro → Terra do Melado (Circuito Rural e Produtos Coloniais)
Barracão (PR)	BR-163 → Centro de Barracão → Marco da Tríplice Fronteira
	BR-163 → Centro → Igreja Matriz Nossa Senhora Aparecida → Prefeitura/Paço Municipal
	BR-163 → Centro → Gruta/Santuário de Santa Emília de Rodat
Dionísio Cerqueira (SC)	Corredor da Tríplice Fronteira (BR-163 → Centro → Parque Turístico Ambiental da Integração → Marco das Três Fronteiras)
	Corredor Internacional Brasil–Argentina (Centro → Aduana/Fronteira → Bernardo de Irigoyen)
	Corredor de Natureza e Turismo Rural (Centro → Estradas rurais → Cachoeira do Toldo / Cânion do Assentamento)
Guaíra (PR)	Corredor Histórico-Cultural (Centro → Vila Velha)
	Corredor Rio Paraná e Centro Náutico (Centro → Marinas → Parque Nacional da Ilha Grande)
	Corredor BR-163 / Ponte Ayrton Senna (Centro → Ponte Ayrton Senna → Mato Grosso do Sul)
Mundo Novo (MS)	Corredor Rio Paraná (Centro → Prainha do Cascalho → Porto Isabel → Porto Ilha Grande → Prainha do Sol)

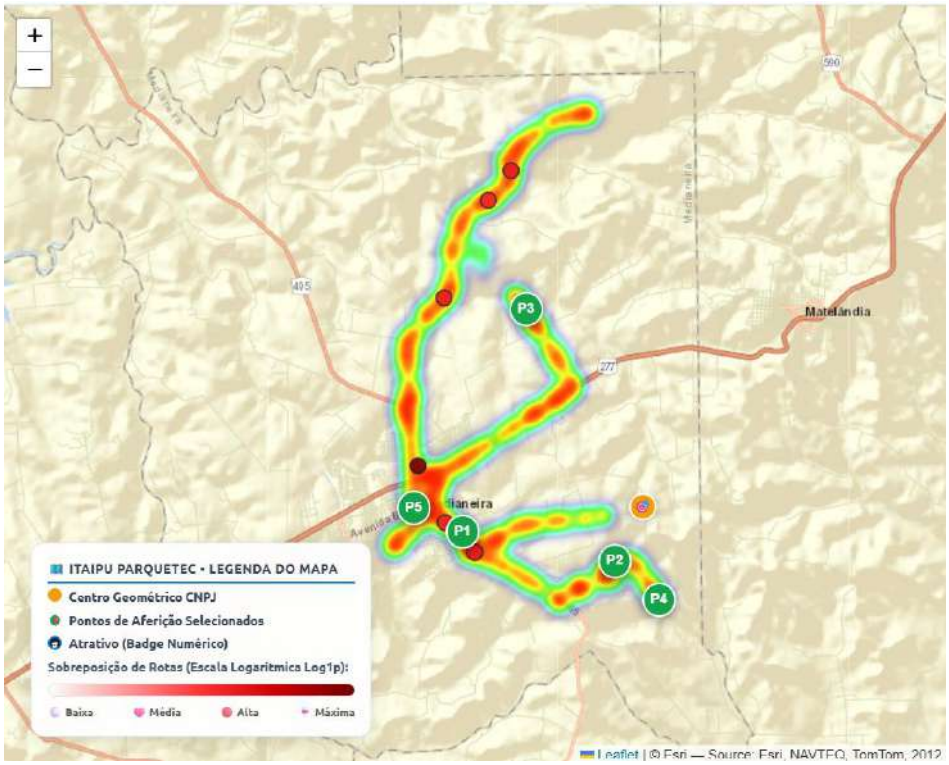
	Corredor Ponte Ayrton Senna / BR-163 (Centro → Ponte Ayrton Senna → Guaíra-PR)
	Corredor Internacional (Centro → Salto del Guairá – Paraguai)
Campo Grande (MS)	Av. Afonso Pena / Parque dos Poderes → Parque das Nações Indígenas → Bioparque Pantanal
	Centro Histórico (Rua 14 de Julho → Feira Central → Mercado Municipal → Morada dos Baís)
	Aeroporto Internacional → Centro → Principais Atrativos Urbanos
Bonito (MS)	Corredor Central (Centro → Gruta do Lago Azul → Rio Sucuri)
	Corredor Sul (Centro → Rio da Prata → Buraco das Araras)
	Corredor Oeste (Centro → Boca da Onça Ecotur)
Porto Murtinho (MS)	Corredor Centro Histórico – Orla do Rio Paraguai
	Corredor BR-267 – Ecoturismo
	Corredor Porto Fluvial – Turismo de Fronteira
Ponta Porã (MS)	Corredor Centro → Fronteira Internacional → Pedro Juan Caballero
	Corredor Centro → Parque dos Ervais → Parque de Exposições
	Corredor Centro → Área Rural → Atrativos de Natureza e Lazer
Corumbá (MS)	Corredor Centro Histórico → Porto Geral → Rio Paraguai
	Corredor BR-262 → Estrada-Parque Pantanal → Atrativos Pantaneiros
	Corredor Centro → Cristo Rei do Pantanal → Morro do Cruzeiro

APÊNDICE D – Mapas utilizados para definições de pontos de coleta

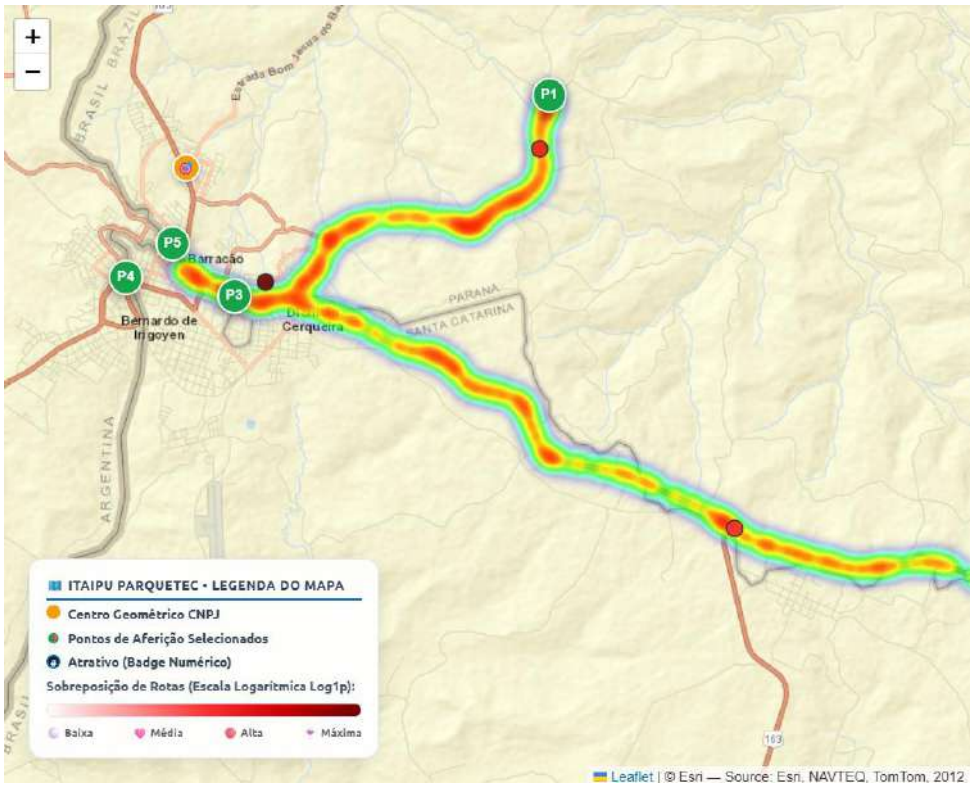
Foz do Iguaçu



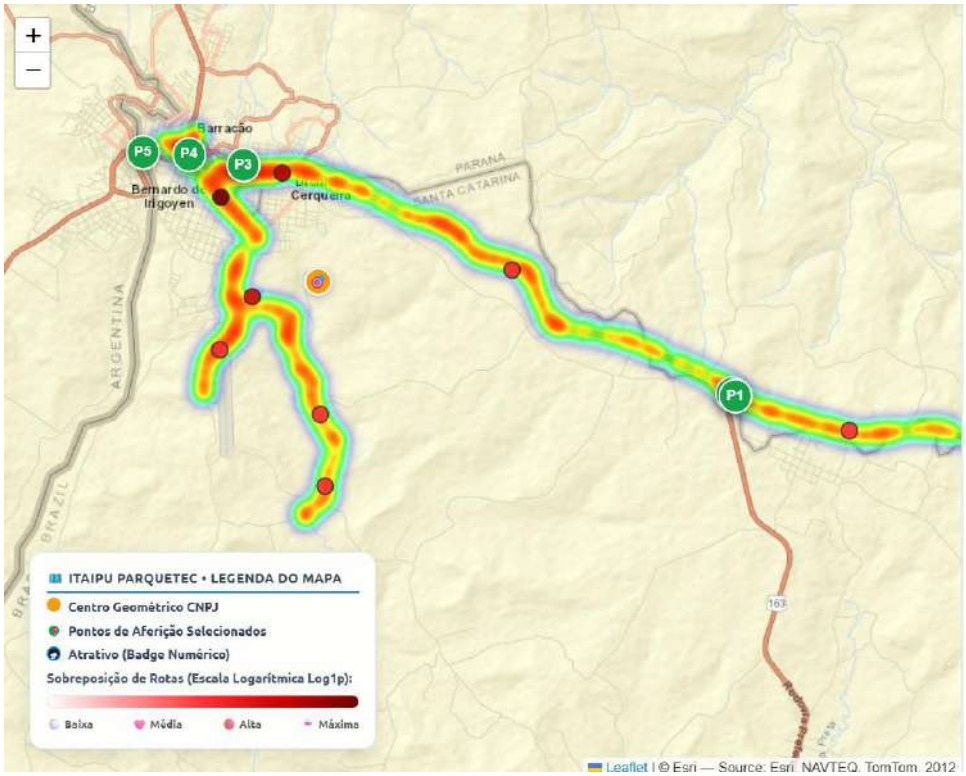
Medianeira


P1
P2
P3
P4
P5
Matelândia
ITAIPU PARQUETEC - LEGENDA DO MAPA
Centro Geométrico CNPJ
Pontos de Aferição Selecionados
Atrativo (Badge Numérico)
Sobreposição de Rotas (Escala Logarítmica Log1p):
Baixa
Média
Alta
Máxima
Leaflet | © Esri — Source: Esri, NAVTEQ, TomTom, 2012

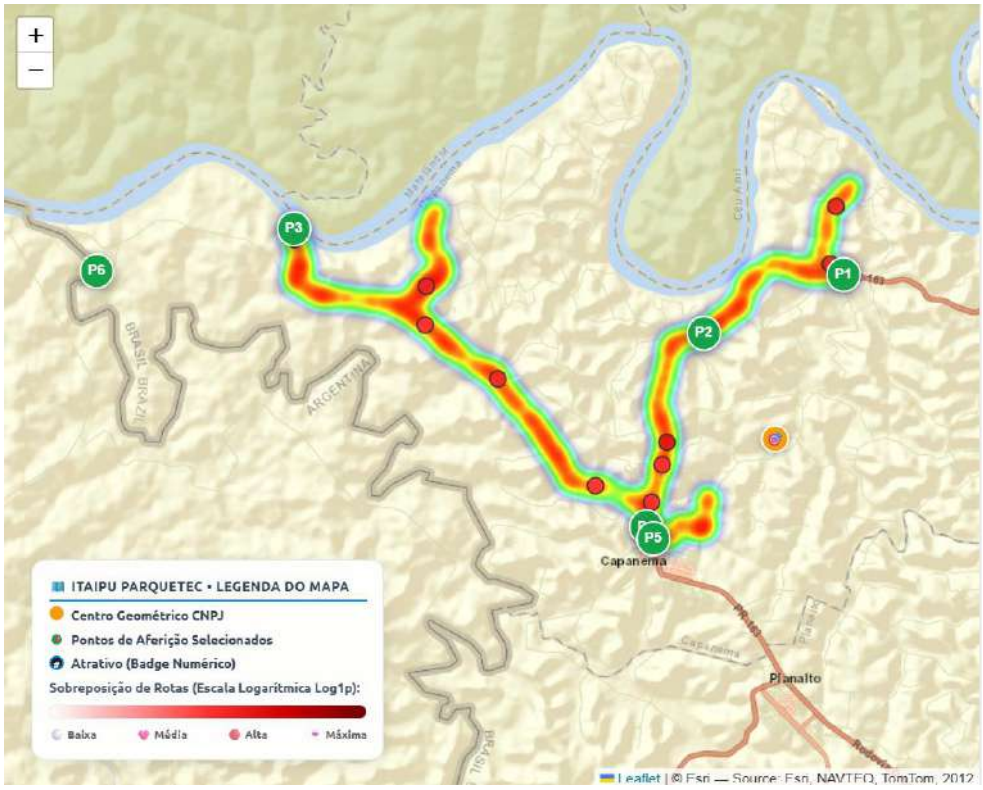
Barracão


P1
P3
P4
P5
Barracão
Bernardo de Irigoyen
Cerqueira
PARANA
SANTA CATARINA
ARGENTINA
ITAIPU PARQUETEC - LEGENDA DO MAPA
Centro Geométrico CNPJ
Pontos de Aferição Selecionados
Atrativo (Badge Numérico)
Sobreposição de Rotas (Escala Logarítmica Log1p):
Baixa
Média
Alta
Máxima
Leaflet | © Esri — Source: Esri, NAVTEQ, TomTom, 2012

Dionísio Cerqueira



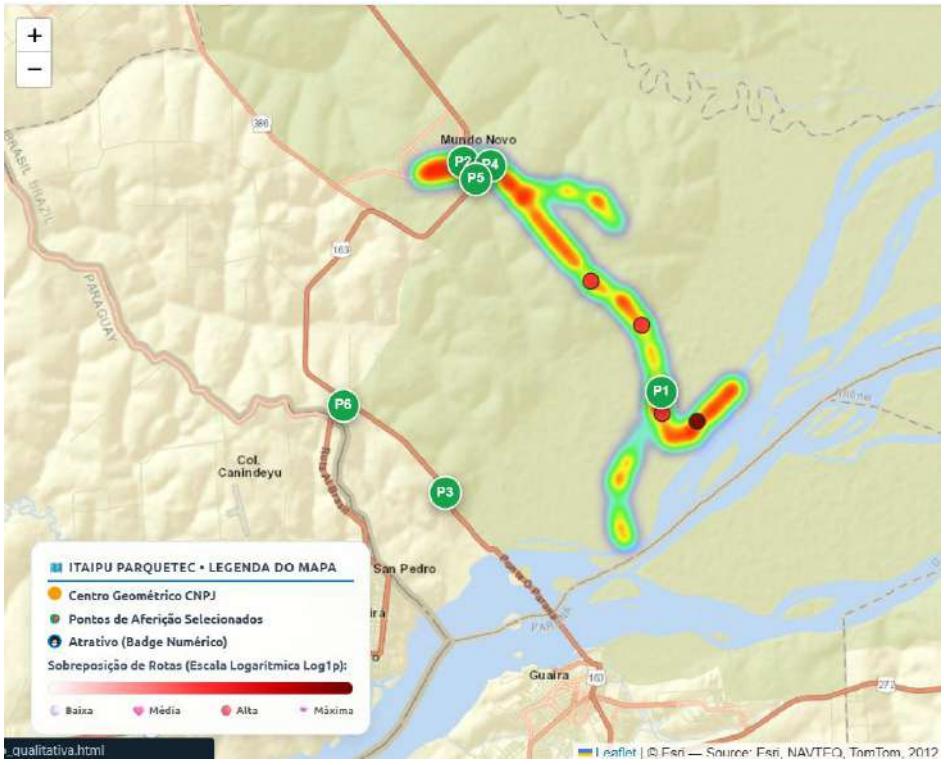
Capanema


P1
P2
P3
P5
P6
Capanema
Planalto
ITAIPU PARQUETEC • LEGENDA DO MAPA
Centro Geométrico CNPJ
Pontos de Aferição Selecionados
Atrativo (Badge Numérico)
Sobreposição de Rotas (Escala Logarítmica Log1p):
Baixa
Média
Alta
Máxima
Leaflet | © Esri — Source: Esri, NAVTEQ, TomTom, 2012

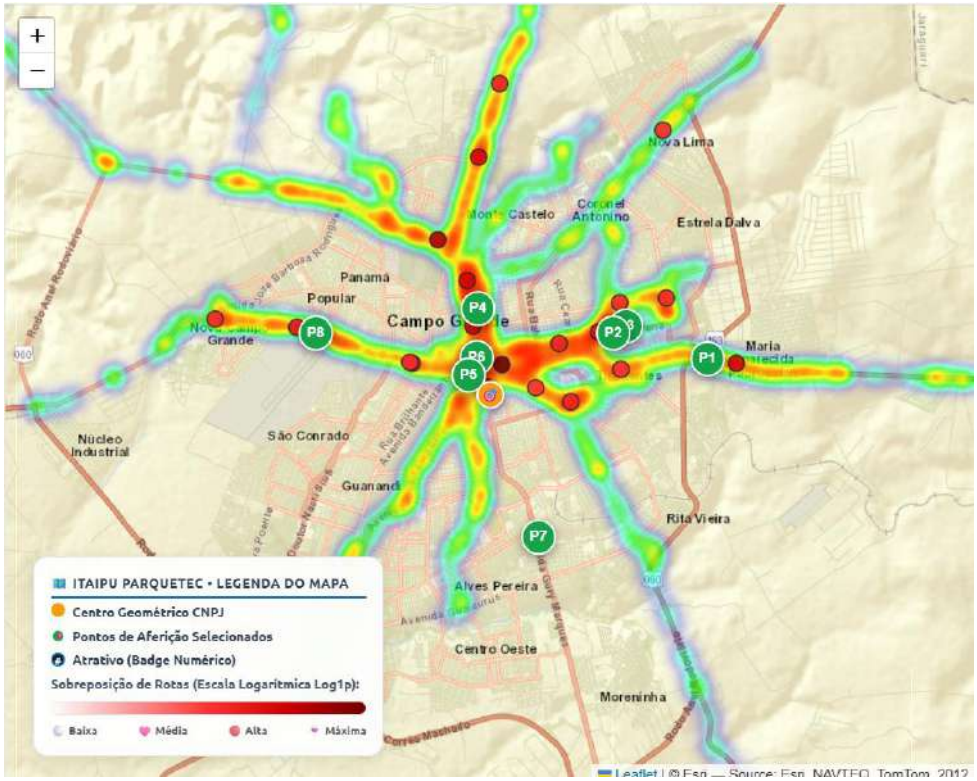
Guaíra


Salto del Guaira
Rio Paraná
P1
P2
P4
P5
P6
P7
P8
P9
Estrada Roland
ITAIPU PARQUETEC • LEGENDA DO MAPA
Centro Geométrico CNPJ
Pontos de Aferição Selecionados
Atrativo (Badge Numérico)
Sobreposição de Rotas (Escala Logaritmica Log1p):
Baixa
Média
Alta
Máxima
Leaflet | © Esri — Source: Esri, NAVTEQ, TomTom, 2012

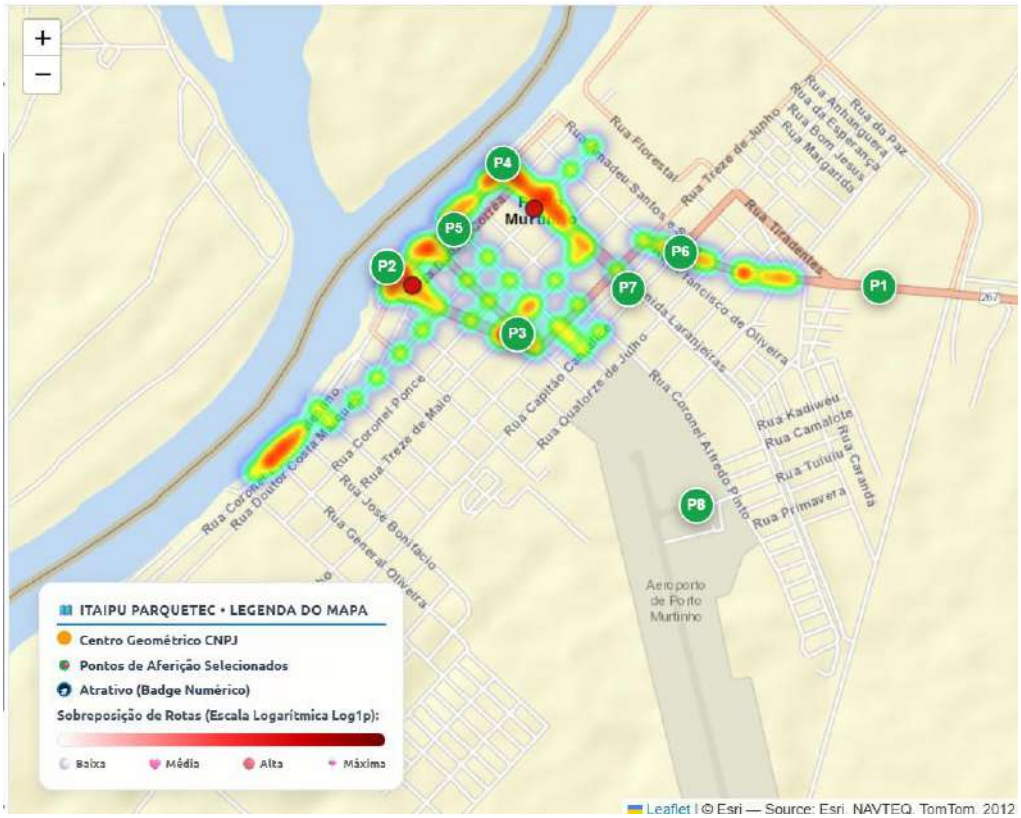
Mundo Novo


Mundo Novo
P1
P2
P3
P4
P5
P6
Col. Canindeyu
San Pedro
Guaira
ITAIPU PARQUETEC • LEGENDA DO MAPA
Centro Geométrico CNPJ
Pontos de Aferição Selecionados
Atrativo (Badge Numérico)
Sobreposição de Rotas (Escala Logaritmica Log1p):
Baixa
Média
Alta
Máxima
Leaflet | © Esri — Source: Esri, NAVTEQ, TomTom, 2012

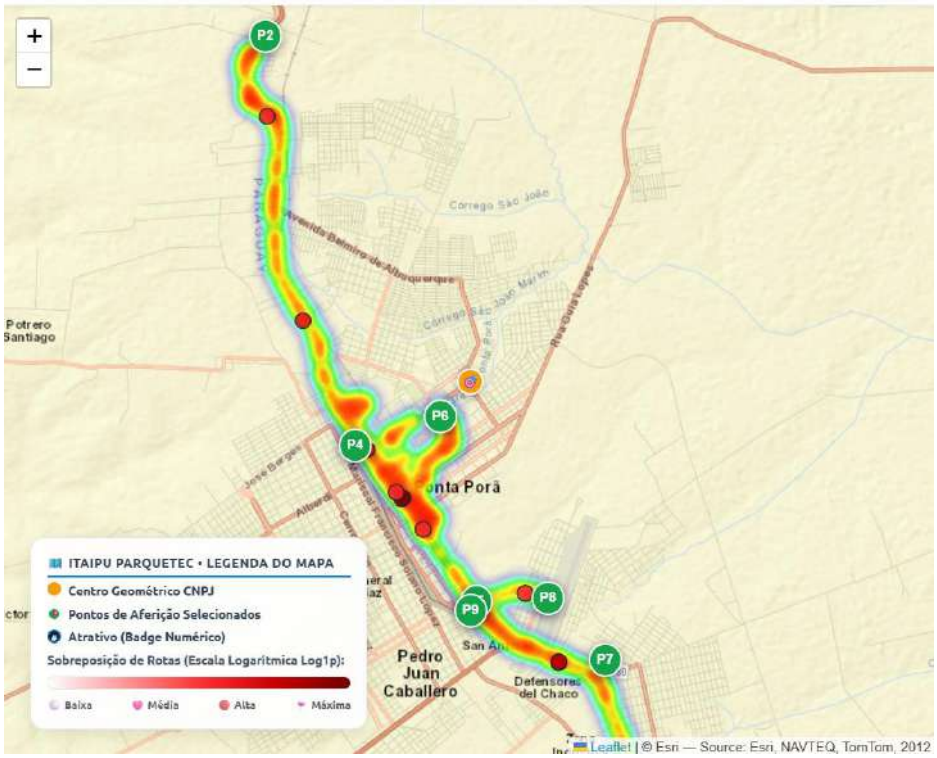
Campo Grande



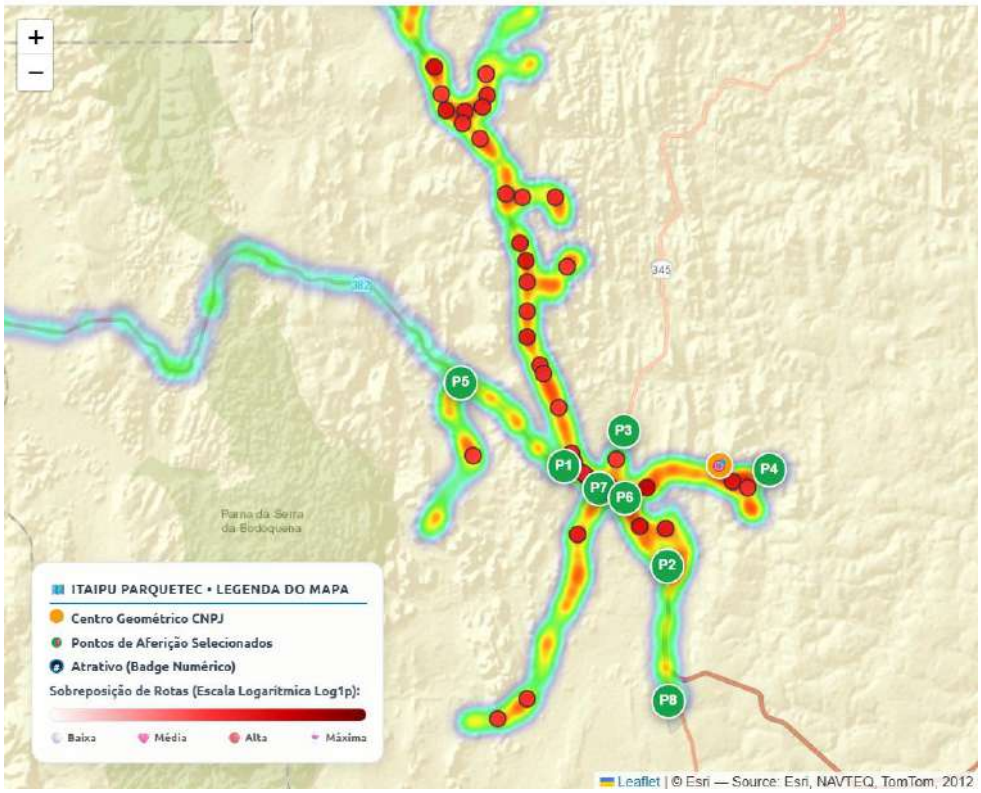
Ponta Porã



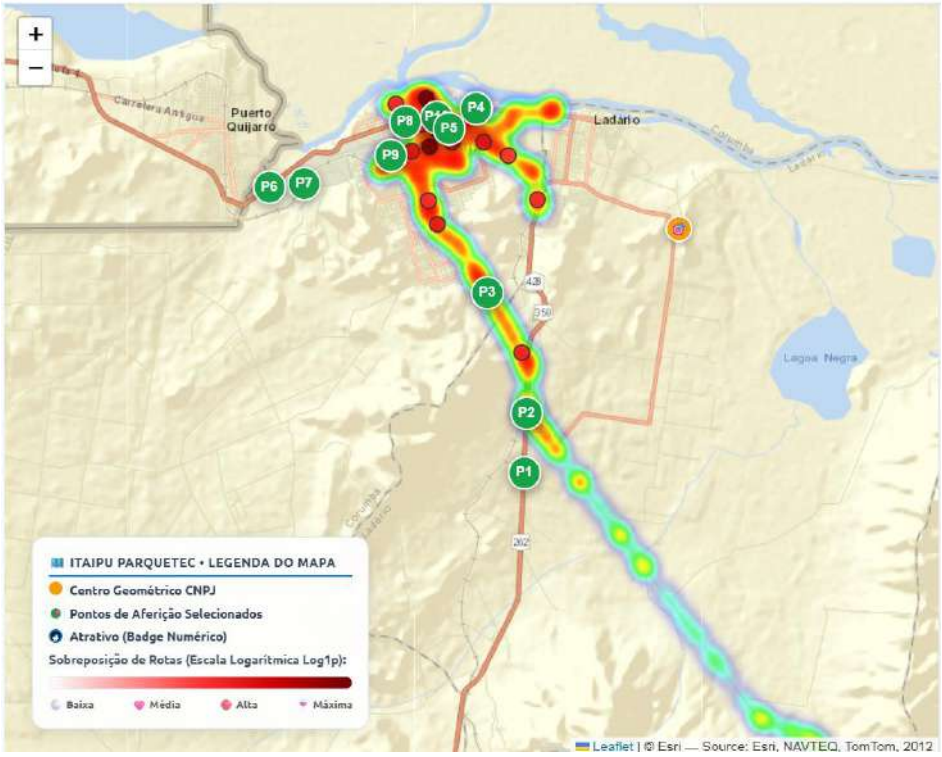
Porto Murtinho


P2
P6
P4
P9
P8
P7
Pedro Juan Caballero
Defensores del Chaco
ITAIPU PARQUETEC • LEGENDA DO MAPA
Centro Geométrico CNPJ
Pontos de Aferição Selecionados
Atrativo (Badge Numérico)
Sobreposição de Rotas (Escala Logarítmica Log1p):
Baixa
Média
Alta
Máxima
Leaflet | © Esri — Source: Esri, NAVTEQ, TomTom, 2012

Bonito


P5
P3
P1
P7
P6
P4
P2
P8
ITAIPU PARQUETEC • LEGENDA DO MAPA
Centro Geométrico CNPJ
Pontos de Aferição Selecionados
Atrativo (Badge Numérico)
Sobreposição de Rotas (Escala Logarítmica Log1p):
Baixa
Média
Alta
Máxima
Leaflet | © Esri — Source: Esri, NAVTEQ, TomTom, 2012

Corumbá


Puerto Quijarro
Ladário
Lagoa Negra
P1
P2
P3
P4
P5
P6
P7
P8
P9
ITAIPU PARQUETEC • LEGENDA DO MAPA
Centro Geométrico CNPJ
Pontos de Aferição Selecionados
Atrativo (Badge Numérico)
Sobreposição de Rotas (Escala Logarítmica Log1p):
Baixa
Média
Alta
Máxima
Leaflet | © Esri — Source: Esri, NAVTEQ, TomTom, 2012

APÊNDICE E – FORMULÁRIOS DE CAMPO

MODELO DE FORMULÁRIOS ATIVIDADE 4.2

1. Ficha de campo – Rodoviária

1. IDENTIFICAÇÃO DO DESTINO E PONTOS DE INSPEÇÃO TÉCNICA

Município / UF	Caracterização do destino: _____
Técnico Responsável: _____	Data da Visita: ____ / ____ / 2026 Horário da Inspeção: ____ : ____h às ____ : ____h
Ordem do local de inspeção:	Tipo de Ponto [ ] Aduana/Portal [ ] Aeroporto [x] Rodoviária [ ] Atrativos Turísticos:_____ [ ] Posto CAT

[ ] Outros: _____

_____

2. AVALIAÇÃO COMPARATIVA DA INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE

FLUXO

Elemento Inspecionado	O que avaliar?	Avaliação	Observações
Intensidade do fluxo observado no momento da visita (likert)	Avaliar: Quantidade de pessoas durante o tempo da análise no local.	[ ] muito baixo; [ ] baixo [ ] Regular; [ ] Alto; [ ] Muito alto	
Formação de filas check-in	Avaliar: Existência de filas para check-in.	[ ] Sim [ ] Não	
Formação de filas na alimentação	Avaliar: Existência de filas para alimentação.	[ ] Sim [ ] Não	
Formação de filas banheiro	Avaliar: Existência de filas para banheiro.	[ ] Sim [ ] Não	

Formação de filas no embarque	Avaliar: Existência de filas no embarque.	[ ] Sim [ ] Não	
Extensão das filas	Avaliar: Dimensão do tamanho da fila de pedestres.	[ ] inexistente; [ ] pequena [ ] moderada; [ ] grande; [ ] excessiva/crítica	
Organização das filas	Avaliar: Grau de organização das filas.	[ ] muito desorganizado; [ ] desorganizado; [ ] regular; [ ] organizado; [ ] muito organizado	

2.3 CONDIÇÃO DE MANUTENÇÃO

Elemento Inspecionado	O que avaliar?	Avaliação	Observações
Conservação da edificação	Avaliar: Qualidade da estrutura física da rodoviária.	[ ] Péssimo; [ ] Ruim; [ ] Regular; [ ] Bom; [ ] Ótimo	
Conservação das plataformas	Avaliar: Qualidade da infraestrutura física das plataformas.	[ ] Péssimo; [ ] Ruim; [ ] Regular; [ ] Bom; [ ] Ótimo	
Conservação das áreas externas	Avaliar: Qualidade da estrutura das áreas externas à rodoviária.	[ ] Péssimo; [ ] Ruim; [ ] Regular; [ ] Bom; [ ] Ótimo	

Estado de conservação da sinalização	Avaliar: Qualidade de conservação da sinalização.	[ ] Péssimo; [ ] Ruim; [ ] Regular; [ ] Bom; [ ] Ótimo	

2.5 LIMPEZA

Elemento Inspecionado	O que avaliar?	Avaliação	Observações
Limpeza geral	Avaliar: Qualidade da limpe-za na rodoviária.	[ ] Péssimo; [ ] Ruim; [ ] Regular; [ ] Bom; [ ]Ótimo	
Manejo de resíduos	Avaliar: Qualidade do ma-nejo de resíduos na rodoviária.	[ ] Péssimo; [ ] Ruim; [ ] Regular; [ ] Bom; [ ]Ótimo	
Existência de lixeiras	Avaliar: Disponibilidade de lixeiras.	[ ] Sim [ ] Não	

ACESSO E CONECTIVIDADE

Elemento Inspecionado	O que avaliar?	Avaliação	Observações

Distância aproximada até o principal atrativo turístico	Avaliar: Medir a distância da rodoviária até o principal atrativo turístico da região.	resposta curta (em Km)	
Principal atrativo turístico	Avaliar: Qual o atrativo turístico definido como principal.	Definir atrativo turístico.	
Distância aproximada até o centro	Avaliar: Medir a distância da rodoviária até o centro comercial da região.	resposta curta (em Km)	
Identificação do centro	Avaliar: Local definido como centro comercial.	Definir centro comercial.	
Existência de CAT	Avaliar: Existência de um centro de atendimento ao turista no rodoviária.	[ ] Sim [ ] Não	
Distância até CAT (quando não existir)	Avaliar: Medir a distância da rodoviária até o CAT, quando não existir na rodoviária.	resposta curta (em Km)	
Distância até terminal de transporte urbano	Avaliar: Medir a distância da rodoviária até o terminal de transporte urbano.	resposta curta (em Km)	
Linhas públicas de ônibus	Avaliar: Disponibilidade de linhas públicas de ônibus	[ ] Sim [ ] Não	
Ponto de táxi	Avaliar: Disponibilidade de pontos de táxi.	[ ] Sim [ ] Não	

Área de embarque e de-sembarque	Avaliar: Existência de área de embarque e de-sembarque.	[ ] Sim [ ] Não	
Estacionamento para automóveis	Avaliar: Disponibilidade para veículos leves.	[ ] Sim [ ] Não	
Estacionamento para ônibus de turismo	Avaliar: Disponibilidade de estacionamentos para ônibus de turismo.	[ ] Sim [ ] Não	
Acesso para pedestres	Avaliar: Qualidade do acesso para pedestres.	[ ] Péssimo; [ ] Ruim; [ ] Regular;[ ] Bom; [ ] Ótimo	

ACESSIBILIDADE FÍSICA

Elemento Inspecio-nado	O que avaliar?	Avaliação	Observações
Rampas	Avaliar: Existência de rampa de acesso.	[ ] Sim [ ] Não	
Piso tátil	Avaliar: Existência de piso tátil.	[ ] Sim [ ] Não	
Sanitário acessível	Avaliar: Existência de cabines com sanitários acessíveis a pessoas com mobilidade reduzida.	[ ] Sim; [ ] Não; [ ] Sim, em manutenção	

Equipamentos de circulação vertical acessíveis	Avaliar: Quais os equipamentos utilizados na circulação vertical.	[ ] Elevador; [ ] Plataforma elevatória; [ ] Escada rolante; [ ] Nenhum	
Vagas reservadas para PCD no estacionamento	Avaliar: vagas de estacionamento reservada para pessoas com deficiências.	[ ] Sim [ ] Não	
Vagas reservadas para PCD no saguão de espera	Avaliar: Assentos reservados para pessoas com deficiências.	[ ] Sim [ ] Não	
Atendimento prioritário sinalizado	Avaliar: Existência de guichê com atendimento preferencial visível e sinalizado.	[ ] Sim [ ] Não	
Condição geral da acessibilidade	Avaliar: Qualidade geral da estrutura física de acessibilidade do local.	[ ] Péssimo; [ ] Ruim; [ ] Regular; [ ] Bom; [ ] Ótimo	

INFORMAÇÃO AO VISITANTE

Elemento Inspecionado	O que avaliar?	Avaliação	Observações
Placa de orientação interna	Avaliar: Existência de sinalização vertical e horizontal no local.	[ ] Sim [ ] Não	

Painéis eletrônicos de partidas e chegadas	Avaliar: existência de painéis eletrônicos de partida e chegadas.	[ ] Sim [ ] Não	
Identificação das plataformas	Avaliar: Possibilidade de identificação das plataformas.	[ ] Sim [ ] Não	
Informação sobre horários	Avaliar: Disponibilidade de informações sobre horários de viagens.	[ ] Sim [ ] Não	
Informação sobre linhas	Avaliar: Disponibilidade de informações sobre linhas de viagens.	[ ] Sim [ ] Não	
Informações turísticas	Avaliar: Existência de informações turísticas	[ ] Sem informações; [ ] Informações em autoatendimento; [ ] Informação com pessoa física; [ ] Informação por telefone; [ ] Existência de CAT; [ ] Via QRCode	
Mapas	Avaliar: Existência de mapas.	[ ] Sim [ ] Não	
Idiomas disponíveis	Avaliar: Idioma falado pelos funcionários da rodoviária.	[ ] Português; [ ] Espanhol; [ ] Inglês; [ ] Guarani (se for no PY); [ ] Outro	
Qualidade geral da sinalização	Avaliar: Qualidade da estrutura física das sinalizações.	[ ] Péssimo; [ ] Ruim; [ ] Regular; [ ] Bom; [ ] Ótimo	

SEGURANÇA E VIGILÂNCIA

Elemento Inspecionado	O que avaliar?	Avaliação	Observações
Câmeras	Avaliar: Existência de câmeras de segurança no local.	[ ] Sim [ ] Não	
Vigilância/segurança visível	Avaliar: Existência de patrulhas de policiais no local.	[ ] Sim [ ] Não	
Controle de acesso às plataformas	Avaliar: Existência de controle nos acessos.	[ ] muito ineficiente; [ ] ineficiente; [ ] regular; [ ] eficiente; [ ] muito eficiente	
Iluminação adequada	Avaliar: Qualidade da iluminação do local.	[ ] muito ineficiente; [ ] ineficiente; [ ] regular; [ ] eficiente; [ ] muito eficiente	
Permeabilidade visual	Avaliar: Visualização geral na rodoviária.	[ ] muito alta/ruim; [ ] alta; [ ] moderada; [ ] baixa; [ ] muito baixa/visão limpa	
Sensação geral da segurança	Avaliar: Grau de segurança no local.	[ ] muito seguro; [ ] seguro; [ ] moderada; [ ] inseguro; [ ] muito inseguro	

ÁREA DE ESPERA

Elemento Inspecionado	O que avaliar?	Avaliação	Observações
Cobertura (área de espera)	Avaliar: Existência de cobertura na área de espera.	[ ] Sim [ ] Não	
Assentos suficientes	Avaliar: Verificar se a quantidade de assentos é suficiente.	[ ] Péssimo; [ ] Ruim; [ ] Regular; [ ] Bom; [ ] Ótimo	
Proteção climática	Avaliar: Se o espaço possui proteção climática.	[ ] Sim [ ] Não	
Ventilação adequada	Avaliar: Se o espaço possui ventilação adequada.	[ ] Sim [ ] Não	
Bebedouro	Avaliar: Disponibilidade de bebedouro.	[ ] Sim [ ] Não	
Banheiros	Avaliar: Disponibilidade de banheiros.	[ ] Não; [ ] Sim, privados; [ ] Sim, público; [ ] Sim, banheiros químicos	
Fraldário	Avaliar: Disponibilidade de fraldário.	[ ] Sim [ ] Não	
Lixeiras (área de espera)	Avaliar: Disponibilidade de lixeiras na área de espera.	[ ] Sim [ ] Não	
Conforto geral (área de espera)	Avaliar: Qualidade do conforto geral da área de espera.	[ ] muito insuficiente; [ ] Insuficiente; [ ] Regular; [ ] Adequada; [ ] Excelente	

SERVIÇOS AO USUÁRIO

Elemento Inspecionado	O que avaliar?	Avaliação	Observações
Guichês de vendas	Avaliar: Existência de guichês de vendas	[ ] Sim [ ] Não	
Quantidade aproximada de guichês em funcionamento	Avaliar: Número de guichês em funcionamento.	(quantitativo)	
Autoatendimento	Avaliar: Existência de guichês de autoatendimento.	[ ] Sim [ ] Não	
Informações sobre linhas e horários	Avaliar: Informações sobre linhas e horários são disponibilizadas como:	[ ] Painel físico; [ ] Painel eletrônico; [ ] Aplicativo/QR Code; [ ] Não disponível	
Guarda-volumes	Avaliar: Disponibilidade de guarda-volumes.	[ ] Sim [ ] Não	
Alimentação	Avaliar: Existência de comércio de alimentação.	[ ] Sim [ ] Não	
Loja de conveniência	Avaliar: Existência de comércio de conveniência.	[ ] Sim [ ] Não	
Loja de souvenirs	Avaliar: Existência de loja de souvenirs.	[ ] Sim [ ] Não	
Caixa eletrônico	Avaliar: Existência de caixa eletrônico.	[ ] Sim [ ] Não	

WI-FI público	Avaliar: Disponibilidade de Wi-fi público.	[ ] Sim [ ] Não	
Telefonia móvel	Avaliar: Existência de sinal para internet móvel.	[ ] Sim [ ] Não	

ABRANGÊNCIA E INTEGRAÇÃO

Elemento Inspecionado	O que avaliar?	Avaliação	Observações
Abrangência das linhas	Avaliar: Qual é a abrangência das linhas.	[ ] Municipal; [ ] Regional; [ ] Interestadual; [ ] Internacional	
Movimentação observada de partidas	Avaliar: Grau de movimentação observada de partidas.	[ ] muito baixa; [ ] baixa;[ ] moderada; [ ] alta; [ ] muito alta/crítica	
Integração com países vizinhos	Avaliar: Existência de integração com países vizinhos.	[ ] Sim [ ] Não	
Integração com outros modais	Avaliar: Existência de integração com outros modais.	[ ] Sem integração; [ ] Táxi; [ ] App de deslocamento; [ ] Ciclovias; [ ] Ônibus urbano; [ ] Transporte turístico; [ ] Aeroporto; [ ] Outros	

INDICAÇÃO PRINCIPAIS ATRATIVOS

Elemento Inspecionado	O que avaliar?	Avaliação	Observações
Indicação dos principais atrativos turísticos	Avaliar: Existência de indicação dos principais atrativos turísticos.	[ ] Sim [ ] Não	
Integração com transporte urbano	Avaliar: Existência de integração com transporte urbano.	[ ] Sim [ ] Não	

2. Ficha de campo – Geral

1. IDENTIFICAÇÃO DO DESTINO E PONTOS DE INSPEÇÃO TÉCNICA

Município / UF	Caracterização do destino: _____
Técnico Responsável: _____	Data da Visita: ____ / ____ / 2026 Horário da Inspeção: ____ : ____h às ____ : ____h
Ordem do local de inspeção:	Tipo de Ponto [ ] Aduana/Portal [ ] Aeroporto [ ] Rodoviária [ ] Atrativos Turísticos: _____

	[ ] Posto CAT [ ] Outros: _____ _____

2. AVALIAÇÃO COMPARATIVA DA INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE

2.1 VIAS

Elemento Inspecionado	O que avaliar?	Avaliação	Observações
Tem rua?	Avaliar: Confirmar a presença de ruas.	[ ] Sim [ ] Não	
Tipo de cobertura	Avaliar: Material utilizado na pavimentação da via.	[ ] Asfalto; [ ] Paralelepípedo; [ ] Terra batida; [ ] Empedramento; [ ] Concreto; [ ] Outro	
Condições de manutenção das vias (LIKERT)	Avaliar: Qualidade da estrutura da via destinada à circulação de veículos.	[ ] 1- péssimo; [ ] 2- ruim; [ ] 3 – regular; [ ] 4 - bom; [ ] 5 - ótimo	

Número de faixas	Avaliar: Quantidade de vias de acesso disponíveis.	[ ] simples; [ ] dupla; [ ] tripla; [ ] quadrupla	
Possui acostamento?	Avaliar: Disposição de acostamento na lateral da via.	[ ] Sim [ ] Não	
Sinalização de trânsito (vertical = placas; horizontal = no asfalto ou pavimento)	Avaliar: Diversificação das placas e faixas de sinalização informativa.	[ ] Sinalização vertical e horizontal; [ ] Sinalização horizontal; [ ] Sinalização VERTICAL; [ ] Sem sinalização	
Possui sinalização de turismo?	Avaliar: Disposição de placas com informações referentes ao turismo da região.	[ ] Sim [ ] Não	
Manejo de entorno: Manejo de vegetação (LIKERT)	Avaliar: manutenção da vegetação no entorno, considerando a realização de cortes e podas adequadas.	[ ] 1- péssimo; [ ] 2-ruim ;[ ] 3 – regular; [ ] 4 – bom; [ ] 5 - ótimo	
Manejo de entorno: Manejo de lixo (LIKERT)	Avaliar: Manejo adequado de dejetos.	[ ] 1- péssimo; [ ] 2- ruim; [ ] 3 – regular; [ ] 4 – bom; [ ] 5 - ótimo	
Fluxo	Avaliar: Quantidade de veículos que circulam pelo local.	[ ] Muito pouco movimentado; [ ] Pouco movimentado; [ ] Regular; [ ] Movimentado; [ ] Muito movimentado	
Tipos de fluxo (resposta múltipla)	Avaliar: Diversidade do porte de veículos que circulam pelo local.	[ ] Veículos leves; [ ]carga; [ ]Transporte coletivo; [ ] Veículos turísticos.	

Possui iluminação?	Avaliar: Se dispõe de iluminação no local.	[ ] Sim [ ] Não	

2.3 PEDESTRES

Elemento Inspecionado	O que avaliar?	Avaliação	Observações
Possui calçada?	Avaliar: Disponibilidade de calçada destinada à circulação de pedestres.	[ ] Sim [ ] Não	
Como é a travessia? (resposta múltipla)	Avaliar: Qual recurso utilizado para travessia da via.	[ ] Faixa de pedestre; [ ] Travessia elevada; [ ] Travessia livre; [ ] Passarela; [ ] Outro.	
Material da calçada (resposta única)	Avaliar: Material utilizado na pavimentação da calçada.	[ ] Paver; [ ] Concreto; [ ] Asfalto; [ ] Terra; [ ] Outro	

2.5 ACESSIBILIDADE

Elemento Inspecionado	O que avaliar?	Avaliação	Observações
Possui rampa ou não?	Avaliar: Verificar a disponibilidade de rampas destinadas à acessibilidade.	[ ] Sim [ ] Não	
Tem piso tátil?	Avaliar: Verificar a disponibilidade de piso táctil destinado à acessibilidade.	[ ] Sim [ ] Não	
Tem faixa livre?	Avaliar: se há e a qualidade do espaço na calçada para caminhar.	[ ] Sim [ ] Não	
Possui semáforo sonoro?	Avaliar: Verificar a disponibilidade de semáforos sonoros destinados à acessibilidade.	[ ] Sim [ ] Não	
Possui sinalização para pedestres?	Avaliar: Disponibilidade de sinalização destinada aos pedestres.	[ ] Sim [ ] Não	
Continuidade da calçada (LIKERT)	Avaliar: Disposição das calçadas.	[ ] 1 – totalmente descontínuo; [ ] 2 – com muita descontinuidade; [ ] 3 – regular; [ ] 4 – com uma ou duas descontinuidades; [ ] 5 – totalmente contínuo.	
Condição de manutenção (LIKERT)	Avaliar: Qualidade da manutenção das calçadas destinadas à circulação de pedestres.	[ ] 1- péssimo; [ ] 2- ruim; [ ] 3 – regular; [ ] 4 - bom; [ ] 5 - ótimo	
Conforto térmico (LIKERT)	Avaliar: Disponibilidade de conforto térmico para pedestres na calçada.	[ ] 1- péssimo; [ ] 2- ruim; [ ] 3 – regular; [ ] 4 – bom; [ ] 5 - ótimo	

Proteção aos pedestres (resposta múltipla)	Avaliar: Meios disponíveis para a proteção e segurança dos pedestres.	[ ] Baliza; [ ] Meio fio; [ ] Não tem; [ ] outro	
Manejo de entorno: Manejo de vegetação (LIKERT)	Avaliar: manutenção da vegetação no entorno, considerando a realização de cortes e podas adequadas.	[ ] 1- péssimo; [ ] 2- ruim; [ ] 3 – regular; [ ] 4 – bom; [ ] 5 - ótimo	
Manejo de entorno: Manejo de lixo (LIKERT)	Avaliar: Manejo adequado de dejetos.	[ ] 1- péssimo; [ ] 2- ruim; [ ] 3 – regular; [ ] 4 - bom; [ ] 5 - ótimo	
Possui iluminação para pedestres?	Avaliar: Disposição de iluminação no local para circulação de pedestres.	[ ] Sim [ ] Não	
Sensação de segurança (resposta múltipla)	Avaliar: Diversidade de meios de segurança no local.	[ ] Câmeras; [ ] Policiamento; [ ] Permeabilidade visual; [ ] Fluxo intenso de pessoas; [ ] outro	

MULTIMODALIDADE

CICLOVIAS

Elemento Inspecionado	O que avaliar?	Avaliação	Observações
Possui ciclovias?	Avaliar: Disponibilidade de ciclovias destinadas à circulação de ciclistas.	[ ] Sim [ ] Não	

Número de faixas (ciclovia)	Avaliar: Quantidade de faixas destinadas à circulação de ciclistas.	[ ]sentido único; [ ] Simples; [ ] Faixa dupla	
Tipologia	Avaliar: Especificação da faixa destinada à circulação de ciclistas.	[ ] Ciclovia [ ] Ciclofaixa	
Tipo de cobertura (ciclovia/ciclofaixa)	Avaliar: Material utilizado na pavimentação da via destinada à circulação de ciclistas.	[ ] Asfalto; [ ] concreto; [ ] Paver; [ ] Outro	
Condição de manutenção (LIKERT) (ciclovia/ciclofaixa)	Avaliar: Qualidade da estrutura da via destinada à circulação de ciclistas.	[ ] 1- péssimo; [ ] 2- ruim; [ ] 3 – regular; [ ] 4 – bom; [ ] 5 - ótimo	
Sinalização de trânsito (ciclovia/ciclofaixa)	Avaliar: Diversificação das placas e faixas de sinalização informativa.	[ ]Sinalização vertical e horizontal; [ ] Sinalização horizontal; [ ] Sinalização vertical; [ ] sem sinalização	
Manejo de entorno: Manejo de vegetação (LIKERT) (ciclovia/ciclofaixa)	Avaliar: manutenção da vegetação no entorno, considerando a realização de cortes e podas adequadas.	[ ] 1- péssimo; [ ] 2- ruim; [ ] 3 - regular; [ ] 4 - bom; [ ] 5 - ótimo	
Manejo de entorno: Manejo de lixo (LIKERT) (ciclovia/ciclofaixa)	Avaliar: Manejo adequado de dejetos.	[ ] 1- péssimo; [ ] 2- ruim; [ ] 3 – regular; [ ] 4 – bom; [ ] 5 - ótimo	

Fluxo (LIKERT) (ciclovia/ciclofaixa)	Avaliar: Quantidade de ciclistas que circulam pelo local.	[ ] Muito pouco movimentado; [ ] Pouco movimentado; [ ] Regular; [ ] Movimentado; [ ] Muito movimentado	
Iluminação (ciclovia/ciclofaixa)	Avaliar: Disposição de iluminação no local para circulação de pedestres.	[ ] Sim [ ] Não	
Possui faixas exclusivas de:	Avaliar: Se há faixas exclusivas para diferentes modais	[ ] Ônibus; [ ] Motocicletas; [ ] Táxis; [ ] outro	

Ônibus

Elemento Inspecionado	O que avaliar?	Avaliação	Observações
Possui ponto de ônibus?	Avaliar: Disponibilidade de pontos de parada para transporte público coletivo.	[ ] Sim [ ]Não	
Possui quantos pontos de ônibus?	Quantidade de pontos de espera para o transporte público.	[ ]1; [ ] 2; [ ] 3; [ ] 4	

Táxi

Elemento Inspecionado	O que avaliar?	Avaliação	Observações

Possui ponto de táxi?	Avaliar: Disponibilidade de pontos de parada para táxi.	[ ] Sim [ ] Não	
Possui sinalização?	Disponibilidade de sinalização nos pontos de espera de ônibus ou táxi.	[ ] Sim [ ] Não	
Possui cobertura?	Disposição de cobertura nos pontos de espera de ônibus ou táxi.	[ ] Sim [ ] Não	
Possui assentos?	Disposição de assentos nos pontos de espera de ônibus ou táxi.	[ ] Sim [ ] Não	
Possui proteção lateral?	Disposição de proteção lateral nos pontos de espera de ônibus ou táxi.	[ ] Sim [ ] Não	
Possui informação de deslocamento?	Disponibilidade de placas informativas para orientação e locomoção nos pontos de espera de táxi ou ônibus.	[ ] Sim [ ] Não	
Possui iluminação?	Disposição de iluminação nos pontos de espera de táxi e ônibus.	[ ] Sim [ ] Não	
Manejo de entorno: Manejo de vegetação (LIKERT)	Avaliar: manutenção da vegetação no entorno, considerando a realização de cortes e podas adequadas.	[ ] 1- péssimo; [ ] 2- ruim; [ ] 3 – regular; [ ] 4 – bom; [ ] 5 - ótimo	
Manejo de entorno: Manejo de lixo (LIKERT)	Avaliar: Manejo adequado de dejetos.	[ ] 1- péssimo; [ ] 2- ruim; [ ] 3 – regular; [ ] 4 – bom; [ ] 5 - ótimo	

Manejo de entorno: Condição de manutenção (LIKERT)	Avaliar: Qualidade da estrutura dos pontos de espera de táxi e ônibus.	[ ] 1- péssimo; [ ] 2- ruim; [ ] 3 – regular; [ ] 4 – bom; [ ] 5 - ótimo	

3. Ficha de campo – Aeroporto

1. IDENTIFICAÇÃO DO DESTINO E PONTOS DE INSPEÇÃO TÉCNICA

Município / UF	Caracterização do destino: _____
Técnico Responsável: _____	Data da Visita: ____ / ____ / 2026 Horário da Inspeção: ____ : ____h às ____ : ____h
Condições climáticas na hora da visita:	Tipo de Ponto [ ] Aduana/Portal [x] Aeroporto [ ] Rodoviária [ ] Atrativos Turísticos: _____ [ ] Posto CAT

	[ ] Outros: _____ _____

2. AVALIAÇÃO COMPARATIVA DA INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE

2.1 AVALIAÇÃO INFRAESTRUTURA DE ACESSO

Elemento Inspecionado	O que avaliar?	Avaliação	Observações
Categoria	Avaliar: nível de capacidade do aeroporto	[ ] Nacional; [ ] Internacional	
Destinos atendidos	Avaliar: nível de abrangência dos voos e capacidade das aeronaves	[ ] Regionais; [ ] Nacionais; [ ] Internacionais	
Frequência de voos	Avaliar: aspecto sobre regularidade dos voos	[ ] Baixa; [ ] Média; [ ] Alta	
Movimentação observada durante a visita	Avaliar: capacidade média de atendimento do aeroporto.	[ ] muito baixa; [ ] baixa; [ ] moderada; [ ] alta; [ ] muito alta/crítica	

Integração com países vizinhos	Avaliar: mobilidade fronteiriça	[ ] Sim [ ] Não	
Integração com outros modais (ônibus, táxi, aplicativos)	Avaliar: Integração com outros modais de transporte.	[ ] Ônibus público; [ ] Ônibus fretado; [ ] Táxi; [ ] Aplicativos	
Voos internacionais	Avaliar: mobilidade fronteiriça internacional.	[ ] Sim [ ] Não	
Intensidade do fluxo observado no momento da visita	Avaliar: Quantidade de passageiros no local durante o momento da visita	[ ] muito baixa; [ ] baixa; [ ] moderada; [ ] alta; [ ] muito alta	
Formação de filas	Avaliar: Identificação da etapa em que são observadas filas.	[ ] Embarque; [ ] Check-in; [ ] Despacho de bagagem; [ ] Alimentação	
Extensão da fila – Embarque	Avaliar: Extensão da fila observada para embarque.	[ ] Curta; [ ] Média; [ ] Longa	
Extensão da fila – Check-in	Avaliar: Extensão da fila observada para Check-in.	[ ] Curta; [ ] Média; [ ] Longa	
Extensão da fila – Despacho de bagagem	Avaliar: Extensão da fila observada para despacho de bagagem.	[ ] Curta; [ ] Média; [ ] Longa	
Extensão da fila - Alimentação	Avaliar: Extensão da fila observada para alimentação.	[ ] Curta; [ ] Média; [ ] Longa	

Organização das filas	Avaliar: Nível de organização das filas no geral (Check-in/despacho).	[ ]Muito desorganizado; [ ] Desorganizado; [ ] Regular; [ ] Organizado; [ ] Muito organizado	
Quantidade de guichês	Avaliar: quantidade total de guichês	Resposta curta (quantitativo)	
Quantidade de guichês em funcionamento	Avaliar: quantidade total de guichês em funcionamento	Resposta curta (quantitativo)	
Guichês de autoatendimento	Avaliar: Disponibilidade de guichês de autoatendimento.	[ ] Não; [ ] Tem, em bom funcionamento; [ ] Tem, em mau funcionamento	

2.3 CONSERVAÇÃO, LIMPEZA E APOIO À VIAGEM

Elemento Inspecionado	O que avaliar?	Avaliação	Observações
Conservação do terminal de passageiros	Avaliar: Condição do espaço físico do terminal de passageiros.	[ ] Péssimo; [ ] Ruim; [ ] Regular; [ ] Bom; [ ] Ótimo	
Conservação aparente da pista	Avaliar: Condição da pista de pouso no aeroporto.	[ ] Péssimo; [ ] Ruim; [ ] Regular; [ ] Bom; [ ] Ótimo	

Conservação das áreas externas	Avaliar: Qualidade da conservação da estrutura física das áreas externas.	[ ] Péssimo; [ ] Ruim; [ ] Regular; [ ] Bom; [ ] Ótimo	
Estado de conservação da sinalização	Avaliar: Condição de placas/meios de informações.	[ ] Péssimo; [ ] Ruim; [ ] Regular; [ ] Bom; [ ] Ótimo	
Limpeza geral	Avaliar: Condições gerais de limpeza do ambiente.	[ ] Péssimo; [ ] Ruim; [ ] Regular; [ ] Bom; [ ] Ótimo	
Conforto térmico	Avaliar: Condições de conforto térmico no local.	[ ] Péssimo; [ ] Ruim; [ ] Regular; [ ] Bom; [ ] Ótimo	
Conforto sonoro	Avaliar: Condições de conforto sonoro no local.	[ ] Sim [ ] Não	
Manejo de resíduos	Avaliar: Adequação do manejo dos resíduos sólidos.	[ ] Péssimo; [ ] Ruim; [ ] Regular; [ ] Bom; [ ] Ótimo	
Existência de lixeiras	Avaliar: Disponibilidade de lixeiras no local.	[ ] Sim [ ] Não	
Distância aproximada até o principal atrativo turístico (km)	Avaliar: Medir a distância do aeroporto até o atrativo turístico mais próximo.	resposta curta (em Km)	
Distância aproximada até o centro urbano (km)	Avaliar: Medir a distância do aeroporto até o centro comercial mais próximo.	resposta curta (em Km)	

Existência de CAT	Avaliar: Existência de um centro de assistência ao turista no aeroporto.	[ ] Sim [ ] Não	
Distância até CAT quando não existir (km)	Existência de um centro físico de assistência ao turista	resposta curta (em Km)	
Integração com terminal de transporte urbano (há pontos/linhas urbanas) (km)	Avaliar: Existência de ponto de espera de ônibus público.	[ ] Sim [ ] Não	
Ponto de táxi	Avaliar: Existência de ponto de espera de táxi.	[ ] Sim [ ] Não	
Área de embarque/desembarque	Avaliar: Disponibilidade de área de embarque/desembarque.	[ ] Sim [ ] Não	
Área para app de transporte	Avaliar: Existência de ponto de espera de veículos de aplicativo.	[ ] Sim [ ] Não	
Estacionamento para automóveis	Avaliar: Disponibilidade de estacionamento para automóveis.	[ ] Possui estacionamento privado; [ ] Possui estacionamento público; [ ] Não possui	
Estacionamento para ônibus/veículos de turismo	Avaliar: Disponibilidade de estacionamento para ônibus/veículos de turismo.	[ ] Sim [ ] Não	

Acesso para pedestres	Avaliar: Área de locomoção de pedestre.	[ ] Péssimo; [ ] Ruim; [ ] Regular; [ ] Bom; [ ] Ótimo	

2.5 ACESSIBILIDADE

Elemento Inspecionado	O que avaliar?	Avaliação	Observações
Rampas	Avaliar: Disponibilidade de rampas de acesso destinadas a pessoas com deficiência.	[ ] Sim [ ] Não	
Piso tátil	Avaliar: Disponibilidade de piso tátil destinado a pessoas com visibilidade reduzida.	[ ] Sim [ ] Não	
Sanitário acessível	Avaliar: Disponibilidade de sanitários acessíveis para pessoas com mobilidade reduzida.	[ ] Sim [ ] Não	
Elevador	Avaliar: Disponibilidade de elevadores no local.	[ ] Sim [ ] Não	
Escada rolante	Avaliar: Disponibilidade de escada rolante no local.	[ ] Sim [ ] Não	

Vagas reservadas para PCD	Avaliar: Vagas de estacionamento reservadas a pessoas com deficiência.	[ ] Sim [ ] Não	
Atendimento prioritário sinalizado	Avaliar: Existência de sinalização de guichê com atendimento prioritário.	[ ] Sim [ ] Não	
Condição geral da acessibilidade	Avaliar: Condições gerais de acessibilidade do local.	[ ] Péssimo; [ ] Ruim; [ ] Regular; [ ] Bom; [ ] Ótimo	

SINALIZAÇÃO E INFORMAÇÃO

Elemento Inspecionado	O que avaliar?	Avaliação	Observações
Placas de orientação interna	Placas de orientação do espaço do aeroporto.	[ ] Sim [ ] Não	
Painéis eletrônicos de partidas e chegadas	Existência de painéis eletrônicos de partidas e chegadas.	[ ] Sim [ ] Não	
Identificação dos portões	Avaliar: Existência de meios de identificação dos portões.	[ ] Sim [ ] Não	

Informações sobre horários	Avaliar: Existência de placas com informação de horários de voos.	[ ] Sim [ ] Não	
Informações turísticas	Avaliar: Existência de placas e/ou folhetos com informações turísticas.	[ ] Não; [ ] Sim, em autoatendimento; [ ] Sim, por telefone; [ ] Sim, pessoa física; [ ] Sim, CAT	
Mapas	Avaliar: Existência de mapa da cidade.	[ ] Sim [ ] Não	
QR code	Avaliar: Disponibilidade de qr code com informações.	[ ] Sim [ ] Não	
Idiomas disponíveis	Avaliar: Qual o idioma que os atendentes falam.	[ ] Português; [ ] Espanhol; [ ] Inglês; [ ] Guarani; [ ] Outro	
Qualidade geral da sinalização	Avaliar: Capacidade de leitura geral da sinalização.	[ ] Péssimo; [ ] Ruim; [ ] Regular; [ ] Bom; [ ] Ótimo	

SEGURANÇA

Elemento Inspecionado	O que avaliar?	Avaliação	Observações
Câmeras	Avaliar: Existência de câmeras no local.	[ ] Sim [ ] Não	
Vigilância/segurança (pessoas visíveis)	Avaliar: Existência de segurança no local.	[ ] Sim [ ] Não	

Controle de acesso a áreas restritas/área de embarque	Avaliar: Existência de área restrita no local.	[ ] Sim [ ] Não	
Iluminação adequada	Avaliar: Qualidade da iluminação do local.	[ ] Péssimo; [ ] Ruim; [ ] Regular; [ ] Bom; [ ] Ótimo	
Informações turísticas	Avaliar: Existência de informações sobre turismo, e como é realizada.	[ ] Não; [ ] Sim, em autoatendimento; [ ] Sim, por telefone; [ ] Sim, pessoa física; [ ] Sim, CAT	
Permeabilidade visual	Avaliar: Visualização geral do ambiente no aeroporto.	[ ] Sim [ ] Não	
Sensação geral da segurança	Avaliar: Sensação geral de segurança do local.	[ ] Péssimo; [ ] Ruim; [ ] Regular; [ ] Bom; [ ]Ótimo	

CONFORTO DA ÁREA DE ESPERA

Elemento Inspecionado	O que avaliar?	Avaliação	Observações
Cobertura (área de espera antes da sala de embarque)	Avaliar: existência de cobertura na área de espera.	[ ] Sim [ ] Não	

Assentos suficientes	Avaliar: Quantidade de assentos no local.	[ ] Péssimo; [ ] Ruim; [ ] Regular; [ ] Bom; [ ] Ótimo	
Proteção climática	Avaliar: Existência de estrutura para proteção climática do local.	[ ] Sim [ ] Não	
Ventilização / climatização	Avaliar: Disponibilidade de equipamentos destinados à ventilação e climatização do local.	[ ] Sim [ ] Não	
Bebedouros	Avaliar: Existência de bebedouros no local.	[ ] Sim [ ] Não	
Banheiros	Avaliar: Existência de banheiros no local.	[ ] Sim [ ] Não	
Fraldário	Avaliar: Existência de fraldário no local.	[ ] Sim [ ] Não	
Lixeiras (área de espera)	Avaliar: Existência de lixeiras na área de espera.	[ ] Sim [ ] Não	
Conforto geral (área de espera)	Avaliar: Qualidade geral do conforto na área de espera.	[ ] Péssimo; [ ] Ruim; [ ] Regular; [ ] Bom; [ ] Ótimo	

SERVIÇOS E RECEPTIVOS TURÍSTICOS

Elemento Inspecionado	O que avaliar?	Avaliação	Observações
Balcão de informações	Existência de balcão de informação.	[ ] Sim [ ] Não	
Autoatendimento (check-in)	Existência de balcão de autoatendimento no check-in.	[ ] Sim [ ] Não	
Informações sobre voos canais disponíveis	Qual meio de informação é utilizado para informações sobre voos.	[ ] Painel eletrônico; [ ] Balcão de informações; [ ] Aplicativo; [ ] QR code; [ ] Não disponível	
Guarda – volumes	Existência de guarda-volumes.	[ ] Sim; [ ] Não	
Alimentação	Existência de comércios para alimentação no local.	[ ] Sim [ ] Não	
Loja de souvenir / Conveniência	Existência de loja de souvenir/conveniência.	[ ] Sim [ ] Não	
Caixa eletrônico	Existência de caixa eletrônico.	[ ] Sim; [ ] Não	
WI-FI público	Existência de Wi-fi público.	[ ] Sim; [ ] Não	
Telefonia móvel	Qualidade do sinal de Wi-fi no celular.	[ ] Sim; [ ] Não	
Locadora de veículos	Existência de uma agência de locação de veículos.	[ ] Sim [ ] Não	

Serviço de câmbio	Existência de agência de câmbio.	[ ] Sim [ ] Não	
Indicação dos principais atrativos turísticos	Disponibilidade de placas de indicação de atrativos turísticos.	[ ] Sim [ ] Não	
Mapa de pedestres	Disponibilidade de mapa do município.	[ ] Sim [ ] Não	
Espaço de recepção / desembarque organizado	Avaliar: Nível de organização no espaço de recepção/desembarque no local.	[ ] Péssimo; [ ] Ruim; [ ] Regular; [ ] Bom; [ ] Ótimo	
Sinalização para receptivos turísticos	Avaliar: Existência de sinalização para receptivos turísticos.	[ ] Sim [ ] Não	
Área destinada ao embarque de excursões e grupos	Avaliar: Existência de área destinada a embarque de excursões e grupos.	[ ] Sim [ ] Não	
Área para receptivos turísticos	Avaliar: Existência de área para receptivos turísticos.	[ ] Sim [ ] Não	

4. Ficha de campo - Aduanas

1. IDENTIFICAÇÃO DO DESTINO E PONTOS DE INSPEÇÃO TÉCNICA

Município / UF	Caracterização do destino: _____

Técnico Responsável: _____	Data da Visita: ____ / ____ / 2026 Horário da Inspeção: ____ : ____h às ____: ____h
Ordem do local de inspeção:	Tipo de Ponto [x] Aduana/Portal [ ] Aeroporto [ ] Rodoviária [ ] Atrativos Turísticos: _____ [ ] Posto CAT [ ] Outros: _____ _____

2. AVALIAÇÃO COMPARATIVA DA INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE

2.1 Fluxo de travessia e filas

Elemento Inspecionado	O que avaliar?	Avaliação	Observações

Intensidade do fluxo observado no momento da visita	Avaliar: Quantidade de pessoas durante o tempo da análise no local.	[ ] muito baixo; [ ]baixo; [ ] Regular; [ ] Alto; [ ] Muito alto	
Predominância do fluxo	Avaliar: Diversificação do fluxo visualizado.	[ ] Pedestres; [ ] Automóveis; [ ] Ônibus; [ ] Caminhões; [ ] Motocicletas	
Formação de filas	Avaliar: Existência de filas no local.	[ ] Sim [ ] Não	
Extensão de fila (pedestre)	Avaliar: Dimensão do tamanho da fila de pedestres.	[ ] Curta; [ ] Média; [ ] Longa	
Extensão de fila (carro)	Avaliar: Dimensão do tamanho da fila de carros.	[ ] Curta; [ ] Média; [ ] Longa	
Extensão de fila (motocicleta)	Avaliar: Dimensão do tamanho da fila de motocicletas.	[ ] Curta; [ ] Média; [ ] Longa	
Organização das filas	Avaliar: Grau de organização das filas.	[ ] Muito desorganizado; [ ] Desorganizado; [ ] Regular; [ ] Organizado; [ ] Muito organizado	
Separação entre pedestres e veículos	Avaliar: Existência de separação entre pedestres e veículos.	[ ] Sim [ ] Não	
Tempo perdido para atravessar a fronteira	Avaliar: Tempo médio de travessia da fronteira.	[ ] 15 min; [ ] 15-30 min; [ ] 30-60 min; [ ] > 60 min	

2.3 CONSERVAÇÃO, LIMPEZA E RESÍDUOS

Elemento Inspecionado	O que avaliar?	Avaliação	Observações
Estado de conservação das edificações	Avaliar: Qualidade da estrutura física da aduana.	[ ] 1- péssimo; [ ] 2- ruim; [ ] 3 – regular; [ ] 4 - bom; [ ] 5 - ótimo	
Estado de conservação das áreas externas	Avaliar: Qualidade da estrutura das áreas externas à aduana.	[ ] 1- péssimo; [ ] 2- ruim; [ ] 3 – regular; [ ] 4 - bom; [ ] 5 - ótimo	
Estado de conservação da sinalização	Avaliar: Qualidade de conservação da sinalização.	[ ] 1- péssimo; [ ] 2- ruim; [ ] 3 – regular; [ ] 4 - bom; [ ] 5 - ótimo	
Limpeza geral	Avaliar: Qualidade da limpeza na aduana.	[ ] 1- péssimo; [ ] 2- ruim; [ ] 3 – regular; [ ] 4 - bom; [ ] 5 - ótimo	
Manejo de resíduos	Avaliar: Qualidade da limpeza de lixo no local.	[ ] 1- péssimo; [ ] 2- ruim; [ ] 3 – regular; [ ] 4 - bom; [ ] 5 - ótimo	
Existência de lixeiras	Avaliar: Disponibilidade de lixeiras.	[ ] Sim [ ] Não	

2.5 INFORMAÇÕES TURÍSTICAS E CONECTIVIDADE

Elemento Inspecionado	O que avaliar?	Avaliação	Observações
Indicação dos principais atrativos turísticos	Avaliar: Existência de placas/folhetos de indicação dos principais atrativos.	[ ] Sim [ ] Não	

Informações turísticas	Avaliar: Existência de placas/folhetos com informações turísticas.	[ ] Sim [ ] Não	
WI-FI público	Avaliar: Disponibilidade de Wi-fi público	[ ] Sim [ ] Não	
Telefonia móvel disponível	Avaliar: Existência de sinal para internet móvel.	[ ] Sim [ ] Não	
Distância aproximada até o principal atrativo turístico (km)	Avaliar: Medir a distância da aduana até o principal atrativo turístico da região.	resposta curta (em Km)	
Local definido como atrativo turístico	Avaliar: Qual o atrativo turístico definido como principal.	Definir atrativo turístico.	
Distância aproximada até o centro (km)	Avaliar: Medir a distância da aduana até o centro comercial.	resposta curta (em Km)	
Local definido como centro	Avaliar: Local definido como centro comercial.	Definir local como centro comercial.	
Existência de CAT	Existência de um centro de atendimento ao turista na aduana.	[ ] sim [ ] não	
Distância até CAT (quando não existir) (km)	Avaliar: Medir a distância da aduana até o CAT, quando não existir na aduana.	resposta curta (em Km)	

Distância até terminal rodoviário (km)	Medir a distância da aduana até o terminal rodoviário.	resposta curta (em Km)	
Linhas públicas de ônibus	Disponibilidade de linhas pública de ônibus.	[ ] sim [ ] não	
Estacionamento para veículos leves	Avaliar: Disponibilidade para veículos leves.	[ ] sim [ ] não	
Estacionamento para ônibus de turismo	Avaliar: Disponibilidade de estacionamentos para ônibus de turismo.	[ ] sim [ ] não	
Área segura para entrada e saída da Aduana	Avaliar: Nível de segurança de transitar na aduana.	[ ] totalmente inadequado; [ ] inadequado; [ ] Regular; [ ] adequado; [ ] totalmente adequado	

ACESSIBILIDADE

Elemento Inspecionado	O que avaliar?	Avaliação	Observações
Acesso para pedestres	Avaliar: Qualidade do acesso para pedestres.	[ ] 1- péssimo; [ ] 2- ruim; [ ] 3 – regular; [ ] 4 - bom; [ ] 5 - ótimo	
Rampa de acesso	Avaliar: Existência de rampa de acesso.	[ ] Sim; [ ] Não	
Piso tátil	Avaliar: Existência de piso tátil.	[ ] Sim; [ ] Não	

Sanitário acessível	Avaliar: Existência de cabines com sanitários acessíveis a pessoas com mobilidade reduzida.	[ ] Sim; [ ] Não	
Vagas reservadas para PCD	Avaliar: Assentos reservados para pessoas com deficiências.	[ ] Sim; [ ] Não	
Guichê do atendimento com acessibilidade aparente/atendimento prioritário (receita e polícia)	Avaliar: Existência de guichê policial com atendimento preferencial visível e sinalizado.	[ ] Sim; [ ] Não	
Condição geral da acessibilidade	Avaliar: Qualidade geral da estrutura física de acessibilidade do local.	[ ] 1- péssimo; [ ] 2- ruim; [ ] 3 – regular; [ ] 4 - bom; [ ] 5 - ótimo	

SINALIZAÇÃO E INFORMAÇÃO

Elemento Inspecionado	O que avaliar?	Avaliação	Observações
Sinalização direcional (indicação de locais)	Avaliar: Existência de sinalização vertical e horizontal no local.	[ ] Sim [ ] Não	

Placas indicando os setores da aduana	Avaliar: Disponibilidade de placas guiando os setores da aduana.	[ ] Sim [ ] Não	
Placas indicando fluxo de entrada/saída	Avaliar: Disponibilidade de placas com indicação de fluxo de entrada/saída.	[ ] Sim; [ ] Não	
Placas de orientação	Avaliar: Disponibilidade de placas de orientação do local.	[ ] Sim; [ ] Não	
Sinalização institucional (horários, funcionamento)	Avaliar: Existência de sinalização com horários de atendimento.	[ ] Sim; [ ] Não	
Informações sobre documentação necessária	Avaliar: Sinalização sobre documentação necessária.	[ ] Sim; [ ] Não	
Informações turísticas (placas)	Avaliar: Existência de placas com informações turísticas	[ ] Sim; [ ] Não	
Mapas	Avaliar: Existência de mapas.	[ ] Sim; [ ] Não	
QR code	Avaliar: Existência de qr code com informações.	[ ] Sim; [ ] Não	
Idiomas disponíveis	Avaliar: Idioma falado pelos funcionários da aduana.	[ ] Português; [ ] Espanhol; [ ] inglês; [ ] Guarani (se for no PY); [ ] Outro	

Qualidade geral da sinalização	Avaliar: Qualidade da estrutura física das sinalizações.	[ ] 1- péssimo; [ ] 2- ruim; [ ] 3 – regular; [ ] 4 - bom; [ ] 5 - ótimo	

SEGURANÇA E AMBIENTE

Elemento Inspecionado	O que avaliar?	Avaliação	Observações
Câmeras	Avaliar: Existência de câmeras de segurança no local.	[ ] Sim [ ] Não	
Policiamento visível	Avaliar: Existência de patrulhas de policiais no local.	[ ] sim [ ] não	
Controle de acesso	Avaliar: Existência de controle nos acessos.	[ ] Sim [ ] Não	
Iluminação adequada	Avaliar: Qualidade da iluminação do local.	[ ] Sim [ ] Não	
Cercamento/barreiras físicas	Avaliar: Existência de barreiras físicas no local.	[ ] Sim [ ] Não	
Visibilidade do ambiente (permeabilidade visual)	Avaliar: Visualização geral do ambiente na aduana.	[ ] Sim [ ] Não	

Sensação geral de segurança	Avaliar: Grau de segurança no local.	[ ] 1- péssimo; [ ] 2- ruim; [ ] 3 – regular; [ ] 4 - bom; [ ] 5 - ótimo	

Área de espera e órgãos presentes

Elemento Inspecionado	O que avaliar?	Avaliação	Observações
Área de espera	Avaliar: Disponibilidade de infraestrutura no local.	[ ] coberturas; [ ] Assentos; [ ] Proteção climática; [ ] Ventilação; [ ] Bebedouro	
Autoatendimento (check-in)	Avaliar: Existência de postos de autoatendimento.	[ ] Sim; [ ] Não	
Informações sobre voos - canais disponíveis	Avaliar: Existência de plataforma de informação sobre voos.	[ ] Painel eletrônico; [ ] Balcão de informações; [ ] Aplicativo; [ ] QR code; [ ] Não disponível	
Conforto da área de espera	Avaliar: Grau de conforto da área de espera.	[ ] 1- péssimo; [ ] 2- ruim; [ ] 3 – regular; [ ] 4 – bom; [ ] 5 - ótimo	
Órgãos presentes na aduana	Avaliar: Existência de quais órgãos de segurança na aduana.	[ ] Polícia Federal; [ ] Receita Federal; [ ] Vigilância Sanitária; [ ] Polícia Rodoviária; [ ] Agricultura	

APÊNDICE F – Empreendimentos de infraestrutura de mobilidade e conectividade nos 12 municípios de fronteira, por modal.

Modal/ Categoria	Município/UF	Empreendimento (ID Governa)	Esfera	Natureza	Situação (jun.–ago./2026)	Investimento
Logístico-aduaneiro e estruturas de fronteira	Dionísio Cerqueira/SC	Aduana de Turismo — ampliação de capacidade e agilização do processo migratório para a Argentina	Federal	Demanda prioritária	Saturação em férias e feriados, sobretudo em janeiro; entre as três prioridades declaradas (dado primário)	Não informado
Logístico-aduaneiro e estruturas de fronteira	Guaíra/PR	Operação da travessia de balsa aos sábados e domingos — expediente da Receita Federal	Federal	Demanda	Sem operação nos fins de semana, período de maior ocupação hoteleira do município (dado primário)	Sem custo de obra
Logístico-aduaneiro e estruturas de fronteira	Capanema/PR	Ampliação do período de funcionamento da aduana existente	Federal	Tratativa	Em tratativa; medida considerada relevante para ampliar a circulação de visitantes (dado primário)	Sem custo de obra

Logístico-aduaneiro e estruturas de fronteira	Corumbá/MS	Redução do tempo de espera nos procedimentos aduaneiros e revisão das restrições legais à circulação de transporte entre os dois lados	Federal e binacional	Demanda	Área de controle integrado concluída; gargalo operacional persiste, com esperas de várias horas em determinados períodos (dado primário)	Sem custo de obra
Logístico-aduaneiro e estruturas de fronteira	Porto Murtinho/MS	Implantação de controle migratório na travessia fluvial	Federal	Demanda	Controle inexistente; impede identificar a origem dos visitantes; expectativa vinculada à conclusão da ponte e da aduana (dado primário)	Não informado
RODOVIÁRIO INTERURBANO E DE ACESSO	Foz do Iguaçu/PR	Contorno de Foz — BR-469/PR, acesso à Ponte da Integração (ID 2063)	Federal	Obra	Em execução	R$ 289.048.198,40
RODOVIÁRIO INTERURBANO E DE ACESSO	Guaíra/PR	Contorno Leste de Guaíra — BR-163/PR (ID 2557)	Federal	Obra	Em ação preparatória	R$ 100.000.000,00
RODOVIÁRIO INTERURBANO E DE ACESSO	Guaíra/PR	Duplicação da BR-163/PR, Cascavel —	Federal	Obra	Concluído	R$ 475.007.261,57

		Mal. Cândido Rondon (ID 2059)				
RODOVIÁRIO INTERURBANO E DE ACESSO	Capanema/PR; Barracão/PR	Adequação da BR-163/PR, Marmelândia — Barracão (ID 2572)	Federal	Estudo/Projeto	Obras de pavimentação e melhoria informadas como em andamento na BR-163 no município (dado primário — Capanema, ago./2026); correspondência de trecho a confirmar em fonte documental	Sem valor informado
RODOVIÁRIO INTERURBANO E DE ACESSO	Dionísio Cerqueira/SC; Barracão/PR	Adequação da BR-163/SC, São Miguel do Oeste — Div. SC/PR (ID 2104), com aporte estadual autorizado pelo PL nº 387.0/2021 em ACT com o DNIT	Federal, com aporte estadual	Obra	Em execução	R$ 320.494.658,66 (federal) e R$ 100.000.000,00 (aporte estadual)
RODOVIÁRIO INTERURBANO E DE ACESSO	Campo Grande/MS; Mundo Novo/MS	Concessão da BR-163/MS, Div. MS/PR — Div. MS/MT (ID 4252)	Federal	Concessão	Em execução	R$ 12.540.000.000,00 (total multimunicipal)

RODOVIÁRIO INTERURBANO E DE ACESSO	Campo Grande/MS; Mundo Novo/MS	BR-163/MS — Lotes Norte e Sul (estudos)	Federal	Estudos	Em execução	R$ 5.000.000,00 cada lote
RODOVIÁRIO INTERURBANO E DE ACESSO	Porto Murtinho/MS	Acesso à Nova Ponte sobre o rio Paraguai — BR-267/MS	Federal	Obra	Em execução	R$ 551.300.000,00
RODOVIÁRIO INTERURBANO E DE ACESSO	Porto Murtinho/MS	Adequação da BR-267/MS, Porto Murtinho — Alto Caracol (101 km)	Federal	Estudo/Projeto	Estudo concluído	Sem valor informado
RODOVIÁRIO INTERURBANO E DE ACESSO	Ponta Porã/MS	Implantação e pavimentação da MS-380, 36,4 km, MS-164 — BR-463 (Lotes 1 e 2; CE nº 019/2025 — AGESUL; pacote Avança Ponta Porã)	Estadual	Obra (financiamento BNDES)	Em execução	R$ 140.422.999,10
RODOVIÁRIO INTERURBANO E DE ACESSO	Ponta Porã/MS	Duplicação, urbanização e adequação de capacidade da MS-164	Estadual e municipal	Obra (convênio)	Em execução — 78,71%	R$ 28.975.631,92

		(Contrato nº 079/2022 — AGESUL)				
RODOVIÁRIO INTERURBANO E DE ACESSO	Ponta Porã/MS	Contorno Viário Sul — implantação e pavimentação de segmento (Contrato nº 090/2022 — AGESUL)	Estadual e municipal	Obra (convênio)	Em execução — 96,00%	R$ 37.811.175,22
RODOVIÁRIO INTERURBANO E DE ACESSO	Ponta Porã/MS	Desapropriação de áreas rurais entre a Rua Guia Lopes e a BR-463 para avanço da MS-380	Estadual	Ato de utilidade pública	Decretos publicados em jul. 2026	Não informado
RODOVIÁRIO INTERURBANO E DE ACESSO	Bonito/MS	Anel Viário de Bonito — Ramo Sul, MS-382 × MS-178, 7,6 km (CE nº 012/2025 — AGESUL)	Estadual	Obra (licitação)	Licitação homologada; abertura em 24 abr. 2025	R$ 51.200.000,00
RODOVIÁRIO INTERURBANO E DE ACESSO	Bonito/MS	Anel Viário Norte (Rodoanel), MS-345 × MS-178 (PD 2026–2036, Proposta 24)	Municipal	Estudo/Projeto	Previsto; estudos de viabilidade e traçado	Não definido

RODOVIÁRIO INTERURBANO E DE ACESSO	Bonito/MS	Estruturação da mobilidade rural e estradas-parque; eixo MS-345 (Águas do Miranda)	Municipal	Diretriz de plano diretor	Previsto; sem cronograma	Não especificado
RODOVIÁRIO INTERURBANO E DE ACESSO	Corumbá/MS	Galerias celulares de concreto no Ramal MS-195, Entr. MS-195 — Entr. MS-382 (Edital TP nº 186/2021 — AGESUL)	Estadual	Obra (drenagem)	Conclusão não confirmada; edital de 2021	R$ 1.146.406,92
RODOVIÁRIO INTERURBANO E DE ACESSO	Corumbá/MS	Programa estadual de encascalhamento das rodovias MS-195, MS-243, MS-325, MS-184 e MS-432	Estadual	Programa	Em curso; sem cronograma por trecho	Não especificado
RODOVIÁRIO INTERURBANO E DE ACESSO	Porto Murtinho/MS	Rodovia MS-458, integrante do arranjo viário do Corredor Bioceânico	Estadual	Previsão de plano diretor	Previsto	Não informado

RODOVIÁRIO INTERURBANO E DE ACESSO	Barracão/PR	Pavimentação do trecho BR-280 — São Roque — Linha Nova	Municipal	Obra	Em execução; ordem de serviço assinada em 5 maio 2026; execução via SEAB (dado primário — Barracão, ago./2026)	Aprox. R$ 5.535.000,00 (dado primário)
RODOVIÁRIO INTERURBANO E DE ACESSO	Barracão/PR	Investimento em infraestrutura de transporte e acessibilidade de cargas (PDM, Lei nº 2.421/2024, Subseção V, III)	Municipal	Diretriz de plano diretor	Previsto; sem cronograma	Não informado
RODOVIÁRIO INTERURBANO E DE ACESSO	Barracão/PR	Melhoria da BR-163, trecho Santo Antônio do Sudoeste — Barracão, incluindo a Serra do BNH: duplicação, terceira pista e acostamento	Federal	Demanda prioritária	Sem projeto nem execução confirmados; em articulação política; principal gargalo de acesso declarado, com intenso fluxo de caminhões vinculado às aduanas (dado primário)	Não informado
RODOVIÁRIO INTERURBANO E DE ACESSO	Barracão/PR	Pavimentação da BR-280 ao distrito de Siqueira Belo, cerca de 7 km	Não confirmada (possivelmente federal, segundo	Obra	Concluída; origem do recurso não confirmada pelo entrevistado (dado primário)	Superior a R$ 6 milhões, sem valor exato informado

			o entrevistado)			
RODOVIÁRIO INTERURBANO E DE ACESSO	Capanema/PR	Ações do Departamento Rodoviário — conservação de vias e patrulhamento rural (PPA 2026–2029, Ação 176)	Municipal	Atividade de custeio	Previsto para 2026–2029	R$ 28.800.000,00 (quadriênio)
RODOVIÁRIO INTERURBANO E DE ACESSO	Capanema/PR	Aquisição e renovação de equipamentos rodoviários (PPA 2026–2029, Ação 175)	Municipal	Investimento em equipamento	Previsto para 2026–2029	R$ 5.500.000,00 (quadriênio)
RODOVIÁRIO INTERURBANO E DE ACESSO	Guaíra/PR	Melhorias em estradas rurais nominadas (PPA 2026–2029, Ação 1016)	Municipal	Projeto condicionado a convênio	Previsto para 2026–2029	R$ 11.710.000,00 (quadriênio)
RODOVIÁRIO INTERURBANO E DE ACESSO	Medianeira/PR	Contorno viário para eliminação do tráfego de passagem da PR-495	Municipal	Ação estratégica do plano diretor	Não datado; execução nula desde 2007	Não informado

RODOVIÁRIO INTERURBANO E DE ACESSO	Media-neira/PR	Adequação de estradas, pontes, bueiros e obras de arte ao tráfego de equipamentos pesados	Municipal	Ação herdada do PAI de 2007	Não datado; execução nula	Não informado
RODOVIÁRIO INTERURBANO E DE ACESSO	Dionísio Cerqueira/SC	Vias perimetrais para desvio do fluxo de cargas pesadas do perímetro urbano (PLC nº 038/2025)	Municipal	Estudo/Projeto	Estudo proposto	Não definido
RODOVIÁRIO INTERURBANO E DE ACESSO	Dionísio Cerqueira/SC	Vias arteriais e coletoras futuras — padrões de seção transversal (PLC nº 038/2025, Anexo IV)	Municipal	Diretriz normativa	Previsto; não implantadas	Não definido
RODOVIÁRIO INTERURBANO E DE ACESSO	Campo Grande/MS	Manutenção da malha viária e de estradas vicinais nas sete regiões administrativas (PPA, Objetivo 45 / Meta 51)	Municipal	Atividade de manutenção	Previsto para 2026–2029	Não individualizado na fonte

RODOVIÁRIO INTERURBANO E DE ACESSO	Ponta Porã/MS; Mundo Novo/MS	Rodovia estadual margeando a linha internacional, ligando Ponta Porã a Mundo Novo	Estadual	Obra	Informada como em implantação (dado primário — Ponta Porã, ago./2026); sem registro documental correspondente	Não informado
RODOVIÁRIO INTERURBANO E DE ACESSO	Ponta Porã/MS	Corredor de ligação entre a região Sul e o centro — articulação com o Exército Brasileiro para doação de área	Municipal e federal	Articulação/projeto	Em tratativa (dado primário)	Não informado
RODOVIÁRIO INTERURBANO E DE ACESSO	Corumbá/MS	BR-262, trecho Miranda — Corumbá: adequação e duplicação do principal e único acesso rodoviário ao município	Federal	Demanda prioritária	Em tratativas políticas; sem registro nas fontes documentais consultadas. 1ª prioridade declarada pela gestão municipal e apontada como investimento fundamental pela UFMS (dados primários)	Não informado
RODOVIÁRIO INTERURBANO E DE ACESSO	Dionísio Cerqueira/SC	Estrada Boa Rural — acesso do aeroporto municipal à Linha Campinho	Municipal	Obra	Licitada; ordem de início aguardando o encerramento do período eleitoral (dado primário)	Não informado

RODOVIÁRIO INTERURBANO E DE ACESSO	Dionísio Cerqueira/SC	Revitalização do Corredor da Fronteira — implantação de barreiras no trecho lindeiro à Argentina	Municipal	Obra	Em implantação (dado primário)	Não informado
RODOVIÁRIO INTERURBANO E DE ACESSO	Dionísio Cerqueira/SC	Rota do Milho — rodovia estadual com traçado passando pelo município	Estadual	Projeto	Previsto; apontado pela gestão como de grande impacto (dado primário)	Não informado
RODOVIÁRIO INTERURBANO E DE ACESSO	Medianeira/PR	Acessos ao Morro do Espigão e ao Celeiro Variani — pavimentação poliédrica	Municipal e estadual	Obra/projeto	Prioridade declarada; solução construtiva justificada pela declividade e pelas características ambientais (dado primário)	Não informado
RODOVIÁRIO URBANO E MOBILIDADE URBANA	Foz do Iguaçu/PR	Interligação de Vias Estruturantes (LOA 2026, 15.451.0250.1074)	Municipal	Projeto orçamentário	Dotação para o exercício de 2026	R$ 41.412.000,00
RODOVIÁRIO URBANO E MOBILIDADE URBANA	Foz do Iguaçu/PR	Requalificação da Beira Foz (15.451.0250.1069)	Municipal	Projeto orçamentário	Dotação para o exercício de 2026	R$ 36.021.000,00

RODOVIÁRIO URBANO E MOBILIDADE URBANA	Foz do Iguaçu/PR	Infraestrutura Urbana — manutenção e obras da malha viária (15.451.0250.2132)	Municipal	Atividade	Dotação para o exercício de 2026	R$ 48.426.555,00
RODOVIÁRIO URBANO E MOBILIDADE URBANA	Foz do Iguaçu/PR	Usina de Asfalto (15.451.0250.2131)	Municipal	Atividade	Dotação para o exercício de 2026	R$ 13.320.000,00
RODOVIÁRIO URBANO E MOBILIDADE URBANA	Foz do Iguaçu/PR	Construção das Marginais da Perimetral Leste (15.451.0250.1075)	Municipal	Projeto orçamentário	Dotação para o exercício de 2026	R$ 10.012.000,00
RODOVIÁRIO URBANO E MOBILIDADE URBANA	Foz do Iguaçu/PR	Infraestrutura Urbana na Região das Bubas (15.451.0250.1080)	Municipal	Projeto orçamentário	Dotação para o exercício de 2026	R$ 8.912.000,00
RODOVIÁRIO URBANO E MOBILIDADE URBANA	Foz do Iguaçu/PR	Recapeamento da Avenida Mario Filho (15.451.0250.1078)	Municipal	Projeto orçamentário	Dotação para o exercício de 2026	R$ 2.350.000,00

RODOVIÁRIO URBANO E MOBILIDADE URBANA	Foz do Iguaçu/PR	Reestruturação da Av. Paraná (1072), da Rua Itaboraí (1073) e abertura da Av. Pedro Basso e Carlos Gomes (1079)	Municipal	Projeto com dotação simbólica	Dotação para o exercício de 2026	R$ 22.000,00 cada (R$ 66.000,00 no conjunto)
RODOVIÁRIO URBANO E MOBILIDADE URBANA	Foz do Iguaçu/PR	Manutenção das Atividades de Trânsito e Sistema Viário (15.122.0230.2119)	Municipal	Atividade	Dotação para o exercício de 2026	R$ 8.083.000,00
RODOVIÁRIO URBANO E MOBILIDADE URBANA	Foz do Iguaçu/PR	Instalações do FOZTRANS (15.122.0230.1045)	Municipal	Projeto orçamentário	Dotação para o exercício de 2026	R$ 1.300.000,00
RODOVIÁRIO URBANO E MOBILIDADE URBANA	Foz do Iguaçu/PR	Consultoria de Revisão do Plano Municipal de Mobilidade Urbana (15.122.0240.1060)	Municipal	Instrumento de planejamento	Dotação para o exercício de 2026	R$ 500.000,00

RODOVIÁRIO URBANO E MOBILIDADE URBANA	Foz do Iguaçu/PR	Infraestrutura ZCR — Zonas de Restrição de Circulação (15.125.0240.2126)	Municipal	Atividade	Dotação para o exercício de 2026	R$ 80.000,00
RODOVIÁRIO URBANO E MOBILIDADE URBANA	Campo Grande/MS	Macrodesafio Infraestrutura, Logística, Mobilidade e Planejamento Urbano — programas 29, 30, 49, 50 e 51 (PPA 2026–2029)	Municipal	Plano Plurianual	Previsto para 2026–2029; o PPA não informa estágio	R$ 617.155.000,00 em 2026 e R$ 2.085.690.000,00 em 2027–2029
RODOVIÁRIO URBANO E MOBILIDADE URBANA	Campo Grande/MS	Requalificação funcional do pavimento da Av. Mascarenhas de Moraes, 3,8 km (Meta 48)	Municipal	Meta-iniciativa do PPA	Previsto para 2026–2029	Não individualizado na fonte
RODOVIÁRIO URBANO E MOBILIDADE URBANA	Campo Grande/MS	Requalificação do corredor gastronômico, turístico e cultural da Av. Bom Pastor, 1,4 km (Meta 48)	Municipal	Meta-iniciativa do PPA	Previsto para 2026–2029	Não individualizado na fonte

RODOVIÁRIO URBANO E MOBILIDADE URBANA	Campo Grande/MS	Interligação da Av. Guaicurus × Av. Guinter Hans (Meta 48)	Municipal	Meta-iniciativa do PPA	Previsto para 2026–2029	Não individualizado na fonte
RODOVIÁRIO URBANO E MOBILIDADE URBANA	Campo Grande/MS	Vias estruturantes no fundo de vale do Córrego Imbirussu — Nova Campo Grande (Etapa G, Lote 3) (Meta 48)	Municipal	Meta-iniciativa do PPA	Previsto para 2026–2029	Não individualizado na fonte
RODOVIÁRIO URBANO E MOBILIDADE URBANA	Campo Grande/MS	Programa de Desenvolvimento Integrado da Região do Anhanduizinho — BID III (Meta 48)	Municipal	Programa com financiamento multilateral	Previsto para 2026–2029	Não individualizado na fonte
RODOVIÁRIO URBANO E MOBILIDADE URBANA	Campo Grande/MS	Recapeamento da Avenida Duque de Caxias (Meta 48)	Municipal	Meta-iniciativa do PPA	Previsto para 2026–2029	Não individualizado na fonte

RODOVIÁRIO URBANO E MOBILIDADE URBANA	Campo Grande/MS	Avançar Cidades Mobilidade Urbana — obras de qualificação viária em onze conjuntos de bairros (Meta 48)	Municipal	Meta-iniciativa do PPA	Previsto para 2026–2029	Não individualizado na fonte
RODOVIÁRIO URBANO E MOBILIDADE URBANA	Campo Grande/MS	Implantação de quatro pórticos nas entradas da cidade (Meta 48)	Municipal	Meta-iniciativa do PPA	Previsto para 2026–2029	Não individualizado na fonte
RODOVIÁRIO URBANO E MOBILIDADE URBANA	Campo Grande/MS	Emenda nº 303 — faixas de pedestres elevadas, travessias seguras e iluminação inteligente em áreas escolares e de grande fluxo	Municipal	Emenda parlamentar acolhida	Previsto para 2026–2029	Não individualizado na fonte
RODOVIÁRIO URBANO E MOBILIDADE URBANA	Ponta Porã/MS	FONPLATA — mobilidade urbana (vias, calçadas e ciclofaixas), macrodrenagem e	Federal e municipal (financiamento multilateral)	Programa	Em andamento	US$ 25.000.000,00

		equipamentos culturais, incluindo ampliação do Centro Cultural				
RODOVIÁRIO URBANO E MOBILIDADE URBANA	Corumbá/MS	FONPLATA — Programa de Desenvolvimento Integrado: infraestrutura urbana e socioambiental	Federal e municipal (financiamento multilateral)	Programa	Concluído	US$ 40.000.000,00
RODOVIÁRIO URBANO E MOBILIDADE URBANA	Medianeira/PR	Rua Completa na Avenida Brasília (PMU, Ação 4.3)	Municipal	Ação de plano de mobilidade	Previsto no decênio do plano. A gestão municipal informa projeto de Rua Coberta na mesma avenida, junto à Praça Ângelo Darolt, com recurso do Governo do Estado (dado primário — Medianeira, ago./2026): relação entre os dois objetos a esclarecer	R$ 6.072.963,64
RODOVIÁRIO URBANO E MOBILIDADE URBANA	Medianeira/PR	Reestruturação viária — Av. Brasília, Av. 24 de Outubro, R. Iguaçu, Av. João XXIII, Av. José Callegari e Av. Pedro	Municipal	Ação de plano de mobilidade	Desembolsos previstos para 2028 e 2033	Não discriminado por trecho

		Soccol (PMU, Ação 11.2)				
RODOVIÁRIO URBANO E MOBILIDADE URBANA	Medianeira/PR	Implantação do sistema de estacionamento rotativo (PPA; PMU, Ação 12.2)	Municipal	Concessão onerosa	Previsto para 2026–2029	Não informado
RODOVIÁRIO URBANO E MOBILIDADE URBANA	Medianeira/PR	Ampliação do parque semafórico e do videomonitoramento (PPA; PMU, Ação 11.4)	Municipal	Objetivo programático	Previsto para 2026–2029	Não discriminado
RODOVIÁRIO URBANO E MOBILIDADE URBANA	Guaíra/PR	Mobilidade Urbana e Rodoviária — duplicação da R. Elias Muntoreanu, Av. Marginal, recape e pavimentação em quinze bairros (PPA, Ação 1015)	Municipal	Projeto condicionado a convênio	Previsto para 2026–2029; meta de 112.000 m²/ano	R$ 49.671.700,00 (quadriênio)
RODOVIÁRIO URBANO E MOBILIDADE URBANA	Capanema/PR	Pavimentação, recapeamento e mobilidade urbana (PPA 2026–2029, Ação 41)	Municipal	Projeto orçamentário	Previsto para 2026–2029; sem meta física	R$ 20.450.000,00 (quadriênio)

RODOVIÁRIO URBANO E MOBILIDADE URBANA	Capanema/PR	Adequação geométrica de quatro interseções críticas da rota de veículos pesados, 4,94 km	Municipal	Recomendação técnica	Não datado; sem dotação própria	Sem dotação
RODOVIÁRIO URBANO E MOBILIDADE URBANA	Bonito/MS	Ruas de pedestres na Rua Pilad Rebuá e na Praça da Liberdade (PD 2026–2036, Proposta 21)	Municipal	Diretriz de plano diretor	Previsto; implantação por urbanismo tático	Não definido
RODOVIÁRIO URBANO E MOBILIDADE URBANA	Bonito/MS	Plano Municipal de Sinalização Urbana e Rural, com bilinguismo e sinalização híbrida (PD 2026–2036, Proposta 22)	Municipal	Instrumento de planejamento	Previsto; sem cronograma	Não definido
RODOVIÁRIO URBANO E MOBILIDADE URBANA	Barracão/PR	Sistema de Mobilidade Urbana e adequação viária (PDM, Lei nº 2.421/2024)	Municipal	Instrumento de planejamento	Previsto; sem cronograma	Não informado

RODOVIÁRIO URBANO E MOBILIDADE URBANA	Barracão/PR	Revitalização da faixa de fronteira — calçadas, muretas ou barreiras de proteção ao pedestre e iluminação, na divisa seca com Dionísio Cerqueira	Municipal	Demanda / necessidade identificada	Planejado; sem projeto, recurso ou prazo informados (dado primário)	Não informado
RODOVIÁRIO URBANO E MOBILIDADE URBANA	Barracão/PR	Reorganização do fluxo urbano na área comercial — vias de mão única e reordenamento de estacionamentos	Municipal	Proposta	Proposta motivada pela disputa por vagas nos períodos de maior movimento (dado primário)	Não informado
RODOVIÁRIO URBANO E MOBILIDADE URBANA	Mundo Novo/MS	Pavimentação asfáltica e drenagem em mais de 20 vias urbanas (Programa MS Ativo)	Estadual	Obra (licitação estadual)	Edital publicado em jul. 2026; empresa executora em definição; início previsto para o final de ago. 2026 (dado primário — Mundo Novo)	R$ 11.000.000,00 (fonte documental); aprox. R$ 11,5 milhões (dado primário). Valores mantidos lado a lado, sem arbitragem

RODOVIÁRIO URBANO E MOBILIDADE URBANA	Foz do Iguaçu/PR	Manutenção das Atividades de Transportes Individuais — táxi e aplicativos (LOA 2026, 15.782.0230.2122)	Municipal	Atividade	Dotação para o exercício de 2026	R$ 70.000,00
PONTES E OBRAS DE ARTE ESPECIAIS	Foz do Iguaçu/PR	2ª Ponte sobre o Rio Paraná (Binacional) — BR-277/PR (ID 2061)	Federal e binacional	Obra	Concluída	R$ 448.663.562,64
PONTES E OBRAS DE ARTE ESPECIAIS	Foz do Iguaçu/PR	Construção da Trincheira do Jardim Jupira (LOA 2026, 15.451.0250.1070)	Municipal	Projeto orçamentário	Dotação para o exercício de 2026	R$ 6.012.000,00
PONTES E OBRAS DE ARTE ESPECIAIS	Foz do Iguaçu/PR	Viaduto do Trevo do Charrua — passagem inferior à BR-277 ligando as avenidas Ranieri Mazzilli e Garibaldi	Municipal	Projeto (executivos doados pela concessionária do porto seco); pendente de licitação e captação	Projeto apresentado em audiência pública em 16 jun. 2026	Sem dotação identificável na LOA 2026
PONTES E OBRAS DE ARTE ESPECIAIS	Porto Murtinho/MS	Nova Ponte sobre o rio Paraguai (Porto Murtinho — Carmelo Peralta/PAR)	Binacional	Obra	Em construção	Financiamento Itaipu Binacional

PONTES E OBRAS DE ARTE ESPECIAIS	Porto Murtinho/MS	Ponte do Rio Apa — ligação Ingazeira–Vallemi	Estadual e binacional	Previsão de plano diretor	Previsto	Não informado
PONTES E OBRAS DE ARTE ESPECIAIS	Guaíra/PR; Mundo Novo/MS	Restauração da Ponte Ayrton Senna — BR-163/PR	Federal	Estudo/Projeto	Estudo federal concluído; reforma informada como em execução, com agravamento das filas durante a obra (dado primário — Guaíra, ago./2026)	Sem valor informado
PONTES E OBRAS DE ARTE ESPECIAIS	Capanema/PR	Reativação da ponte internacional (Capanema — Comandante Andresito/ARG)	Federal e binacional	Previsão (MPO 2023)	Previsto	Sem valor informado
PONTES E OBRAS DE ARTE ESPECIAIS	Mundo Novo/MS	Construção de ponte de concreto na Estrada Rural Santo Garcia (Contrato nº 138/2026)	Municipal (convênio MAPA/Caixa)	Obra	Contratada; vigência de 14 ago. 2026 a 14 ago. 2027	R$ 1.011.220,00
PONTES E OBRAS DE ARTE ESPECIAIS	Medianeira/PR	Trincheira de transposição da BR-277 (PMU, Ação 14.2)	Municipal	Ação de plano de mobilidade	Horizontes de 2028 e 2033	Orçamento próprio no PMU (valor não reproduzido na fonte)

PONTES E OBRAS DE ARTE ESPECIAIS	Medianeira/PR	Ponte sobre o Rio Alegria, para continuidade da Avenida João XXIII	Municipal	Previsão anterior ao projeto básico	Não datado	Não informado
PONTES E OBRAS DE ARTE ESPECIAIS	Medianeira/PR	Novo viaduto de transposição da BR-277, possivelmente na Rua Paraguai	Municipal	Previsão indicativa	Não datado	Não informado
PONTES E OBRAS DE ARTE ESPECIAIS	Medianeira/PR	Implantação de 22 travessias elevadas (PMU, Ação 4.1)	Municipal	Ação de plano de mobilidade	Horizontes de 2028 e 2033	R$ 24.017,48 por unidade
PONTES E OBRAS DE ARTE ESPECIAIS	Medianeira/PR	Manutenção e requalificação artística das duas travessias subterrâneas da BR-277 (PMU, Ações 2.1 e 2.2)	Municipal	Ação de plano de mobilidade	Curto prazo	R$ 68.644,47 e R$ 25.347,60
PONTES E OBRAS DE ARTE ESPECIAIS	Guaíra/PR	Reforma ou construção de nova ponte na Rua Elias Muntoreanu (PPA, Ação 1015)	Municipal	Projeto sem valor destacado	Previsto para 2026–2029	Incluído na Ação 1015

PONTES E OBRAS DE ARTE ESPECIAIS	Campo Grande/MS	Construção de passarelas metálicas sobre os córregos do município (Objetivo 50 / Meta 57)	Municipal	Meta-iniciativa do PPA	Previsto para 2026–2029	Não individualizado na fonte
PONTES E OBRAS DE ARTE ESPECIAIS	Campo Grande/MS	Construção e reforma de pontes de madeira e de concreto em estradas vicinais (Objetivo 45 / Meta 51)	Municipal	Meta-iniciativa do PPA	Previsto para 2026–2029	Não individualizado na fonte
PONTES E OBRAS DE ARTE ESPECIAIS	Ponta Porã/MS	Manutenção de ponte de madeira com fornecimento de material (Contrato nº 318/2025)	Municipal	Obra	Em execução — 38,64%	R$ 740.000,00
PONTES E OBRAS DE ARTE ESPECIAIS	Mundo Novo/MS	Recuperação da ponte de acesso à área da APA do antigo Incra, atualmente interrompida	Municipal	Obra	Prevista; acesso interrompido pela queda da ponte (dado primário)	Não informado

CICLOVIÁRIO E MOBILIDADE ATIVA	Campo Grande/MS	Ampliação da malha cicloviária em, no mínimo, 100 km (Meta 48, item 24)	Municipal	Meta-iniciativa do PPA com meta física	Previsto para 2026–2029	Não individualizado na fonte
CICLOVIÁRIO E MOBILIDADE ATIVA	Campo Grande/MS	Elaboração do Plano Municipal Cicloviário e do Plano de Rotas Acessíveis (Objetivo 67 / Meta 74)	Municipal	Instrumento de planejamento	Previsto para 2026–2029	Não individualizado na fonte
CICLOVIÁRIO E MOBILIDADE ATIVA	Foz do Iguaçu/PR	Infraestrutura Cicloviária (LOA 2026, 15.451.0240.1050)	Municipal	Projeto orçamentário	Dotação para o exercício de 2026	R$ 3.042.000,00
CICLOVIÁRIO E MOBILIDADE ATIVA	Foz do Iguaçu/PR	Bicicletários Públicos (LOA 2026, 15.451.0240.1051)	Municipal	Projeto orçamentário	Dotação para o exercício de 2026	R$ 510.000,00
CICLOVIÁRIO E MOBILIDADE ATIVA	Bonito/MS	Rede cicloviária contínua e ciclofaixas, com integração da ciclovia da MS-178 (PD 2026–2036, Proposta 20)	Municipal	Diretriz de plano diretor	Previsto; sem cronograma	Não definido

CICLOVIÁRIO E MOBILIDADE ATIVA	Dionísio Cerqueira/SC	Ampliação da malha cicloviária urbana (PLC nº 038/2025)	Municipal	Diretriz normativa	Previsto; rota priorizada por escalas	Não definido
CICLOVIÁRIO E MOBILIDADE ATIVA	Dionísio Cerqueira/SC	Rota ciclável rural conectando comunidades rurais à sede (PLC nº 038/2025, Art. 103)	Municipal	Diretriz normativa (proposta inédita)	Previsto	Não definido
CICLOVIÁRIO E MOBILIDADE ATIVA	Guaíra/PR	Ciclovia Guaíra — Dr. Oliveira Castro e ciclovia da Avenida Marginal (PPA, Ação 1015)	Municipal	Projeto sem valor destacado	Previsto para 2026–2029	Incluído na Ação 1015
CICLOVIÁRIO E MOBILIDADE ATIVA	Barracão/PR	Construção de ciclovia ligando as diferentes zonas do município (PDM, Lei nº 2.421/2024)	Municipal	Diretriz de plano diretor	Previsto; sem cronograma; demanda por infraestrutura para ciclistas reiterada em entrevista (dado primário — Barracão, ago./2026)	Não informado
CICLOVIÁRIO E MOBILIDADE ATIVA	Capanema/PR	Rede cicloviária estruturante e Plano Diretor de Sinalização Viária	Municipal	Recomendação técnica	Longo prazo; sem dotação própria	Sem dotação

TRANSPORTE COLETIVO URBANO	Foz do Iguaçu/PR	Operação e Custeio do Transporte Coletivo (LOA 2026, 15.453.0230.2121)	Municipal	Atividade de custeio	Dotação para o exercício de 2026	R$ 75.227.000,00
TRANSPORTE COLETIVO URBANO	Foz do Iguaçu/PR	Nova concessão do transporte coletivo urbano — sistema tronco-alimentado, dois novos terminais (Porto Belo e Três Lagoas) e oito pontos de integração	Municipal	Concessão de serviço público (20 anos)	Modelagem concluída; edital projetado para set.–out. 2026	Não informado
TRANSPORTE COLETIVO URBANO	Foz do Iguaçu/PR	Projeto de Terminais, Pontos de Parada e Hubs de Mobilidade (15.451.0240.1056)	Municipal	Projeto orçamentário	Dotação para o exercício de 2026	R$ 30.000,00
TRANSPORTE COLETIVO URBANO	Foz do Iguaçu/PR	Central de Bilhetagem Eletrônica — atendimento ao usuário (15.122.0230.1046)	Municipal	Projeto orçamentário	Dotação para o exercício de 2026	R$ 30.000,00

TRANSPORTE COLETIVO URBANO	Foz do Iguaçu/PR	Aquisição de ônibus elétricos e infraestrutura de recarga — Linha Corredor Turístico e Linha Seletiva Aeroporto–Centro	Municipal	Projeto com dotação simbólica	Dotação para o exercício de 2026	R$ 64.000,00 no conjunto
TRANSPORTE COLETIVO URBANO	Campo Grande/MS	Emenda nº 341 — Projeto Municipal de Descarbonização do Transporte Coletivo Urbano até 2029, com veículos de emissão zero e infraestrutura de recarga (Programa 49 — PLANURB)	Municipal	Emenda parlamentar acolhida	Previsto até 2029	Não individualizado na fonte
TRANSPORTE COLETIVO URBANO	Campo Grande/MS	Emenda nº 320 — pavimentação e recapeamento das vias da rota do transporte coletivo do Bairro Nova Campo Grande	Municipal	Emenda parlamentar acolhida	Previsto para 2026–2029	Não individualizado na fonte

TRANSPORTE COLETIVO URBANO	Dionísio Cerqueira/SC	Implantação de transporte coletivo público — estudo, com conexão a Barracão/PR e Bernardo de Irigoyen/ARG (PLC nº 038/2025)	Municipal	Estudo	Sistema inexistente; estudo proposto	Não definido
TRANSPORTE COLETIVO URBANO	Barracão/PR	Terminal Rodoviário Único da Tríplice Fronteira — projeto conjunto dos municípios do Consórcio Intermunicipal da Fronteira (CIF)	Municipal, via consórcio	Projeto	Em estruturação; município favorável à implantação; localização, origem do recurso e prazo não informados (dado primário)	Não informado
TRANSPORTE COLETIVO URBANO	Dionísio Cerqueira/SC	Qualificação do Terminal Rodoviário Intermunicipal (PLC nº 038/2025)	Municipal	Diretriz normativa	Equipamento existente; diretrizes de qualificação	Não definido
TRANSPORTE COLETIVO URBANO	Medianeira/PR	Construção de nova rodoviária municipal fora da área central	Municipal	Objetivo programático	Previsto para 2026–2029; sem projeto executivo	Não discriminado

		(PPA, Programa 0004; PMU, Ação 9.1)				
TRANSPORTE COLETIVO URBANO	Medianeira/PR	Readequação da rodoviária existente como terminal de transporte público urbano (PMU, Ação 9.2)	Municipal	Objetivo programático	Previsto para 2026–2029	Não discriminado
TRANSPORTE COLETIVO URBANO	Guaíra/PR	Construção e reforma do terminal rodoviário municipal (PPA, Ação 1030)	Municipal	Projeto orçamentário	Previsto para 2026–2029	R$ 40.000,00 (quadriênio)
TRANSPORTE COLETIVO URBANO	Capanema/PR	Transporte público por parceria com a iniciativa privada (PPA, Ação 42)	Municipal	Atividade	Previsto para 2026–2029	R$ 1.100.000,00 (quadriênio)
TRANSPORTE COLETIVO URBANO	Ponta Porã/MS	Reforma e adequação do Terminal Rodoviário	Municipal	Obra	1ª de três prioridades declaradas; aguarda captação (dado primário)	Não informado
TRANSPORTE COLETIVO URBANO	Corumbá/MS	Reestruturação física da rodoviária intermunicipal	Municipal	Obra	3ª de três prioridades declaradas (dado primário)	Não informado

TRANSPORTE COLETIVO URBANO	Mundo Novo/MS	Nova rodoviária municipal, em área próxima à rodovia	Municipal	Projeto	Previsto; ruas do centro inadequadas à circulação de ônibus de maior porte (dado primário)	Não informado
TRANSPORTE COLETIVO URBANO	Capanema/PR	Requalificação do terminal rodoviário municipal	Municipal	Obra	Apontado como principal gargalo físico atual do município; sem dotação própria identificada (dado primário)	Não informado
TRANSPORTE COLETIVO URBANO	Porto Murtinho/MS	Ampliação da oferta de linhas intermunicipais — município atendido por linha única, com horários restritos	Estadual e privada	Demanda prioritária	Entre as três prioridades declaradas (dado primário)	Não informado
AEROVIÁRIO	Foz do Iguaçu/PR	Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu (ID 2271)	Federal	Concessão	Concluído	R$ 602.926.289,26
AEROVIÁRIO	Campo Grande/MS	Aeroporto de Campo Grande (ID 2266)	Federal	Concessão	Em execução	R$ 377.649.628,85
AEROVIÁRIO	Ponta Porã/MS	Aeroporto Internacional de Ponta Porã (ID	Federal	Concessão	Em execução	R$ 234.226.226,51

		2289) — ampliação do terminal e do pátio, na fronteira seca com Pedro Juan Caballero				
AEROVIÁRIO	Corumbá/MS	Aeroporto de Corumbá (ID 2267)	Federal	Concessão	Em execução	R$ 192.619.753,06
AEROVIÁRIO	Bonito/MS	Aeroporto de Dourados — apontado pelas fontes como principal porta de acesso de turistas a Bonito; o município não possui obra aeroportuária federal própria	Federal	Concessão (fora do território municipal)	Em execução	Sem valor atribuível a Bonito
AEROVIÁRIO	Bonito/MS	Reforma e adequação do Terminal de Passageiros do Aeroporto Regional de Bonito (CE nº 096/2026 — AGESUL)	Estadual	Obra (licitação)	Licitação com abertura em 29 jul. 2026	R$ 682.419,73

AEROVIÁRIO	Guaíra/PR	Infraestrutura de Transporte Estratégico — Aeroporto Municipal Walter Martins de Oliveira (PPA, Ação 1018)	Municipal	Projeto condicionado a convênio	Previsto para 2026–2029	R$ 2.018.760,00 (quadriênio)
AEROVIÁRIO	Medianeira/PR	Concessão de uso do Aeródromo Municipal — autorização de estudos de modelagem (PMI nº 001/2025)	Municipal	Concessão (estudos autorizados)	Autorização expedida em 31 jul. 2025; sem contrato	Não informado
AEROVIÁRIO	Mundo Novo/MS	Projeto de futuro aeroporto municipal, em área próxima ao Porto Isabel e à Prainha do Cascalho	Estadual e municipal	Licitação	Em licitação pelo Governo do Estado, com área praticamente definida e aporte da área pelo município; menção a composição em PPP (dado primário — Mundo Novo, ago./2026). Registro documental anterior: estudo municipal, jan. 2024	Não definido

AEROVIÁRIO	Porto Murtinho/MS	Futuro aeroporto internacional, junto à BR-267	Municipal	Previsão de plano diretor	Previsto	Não informado
AEROVIÁRIO	Dionísio Cerqueira/SC	Aeroporto municipal, sede de porto seco — diretrizes de manutenção e operacionalidade (PLC nº 038/2025)	Municipal	Diretriz normativa e obra	Implantação de auxílios de navegação em execução, ampliando a capacidade de pouso e permitindo pousos noturnos (dado primário — Dionísio Cerqueira, ago./2026)	Não definido
AEROVIÁRIO	Ponta Porã/MS	Alteração da classificação do Aeroporto Internacional de Ponta Porã para Binacional	Federal	Ato administrativo	Em tratativa com o Ministério de Portos e Aeroportos (dado primário)	Sem custo de obra
AEROVIÁRIO	Porto Murtinho/MS	Regulamentação e estruturação do aeroporto existente	Municipal e federal	Demanda	Pendente; município declara depender do Aeroporto de Bonito, a aprox. 200 km (dado primário)	Não informado
FERROVIÁRIO	Campo Grande/MS;	Malha Oeste — concessões existentes,	Federal	Concessão	Concessão encerrada ao final de jun. 2026 sem nova licitação	R$ 17.676.623.827,00

	Corumbá/MS; Ponta Porã/MS	1.973 km, ligando Corumbá e Ponta Porã à malha que alcança Santos (ID 1949)				(total multimunicipal)
FERROVIÁRIO	Campo Grande/MS; Corumbá/MS	Malha Oeste — estudos para novas concessões (ID 4258)	Federal	Concessão/PPP (estudos)	Em execução	R$ 5.000.000,00
FERROVIÁRIO	Foz do Iguaçu/PR; Guaíra/PR; Medianeira/PR	Nova Ferroeste — trecho Foz do Iguaçu–Chapecó, ramal Cascavel–Foz do Iguaçu e ramal até Guaíra, com possibilidade de terminais de transbordo em Guaíra e Medianeira	Federal e estadual	Estudo/Projeto	EVTEA concluído; licenciamento ambiental em análise no IBAMA	Não definido para os ramais
FERROVIÁRIO	Dionísio Cerqueira/SC	EF-487/499 "Ferrovia do Frango" — ligação ao Porto de Itajaí, mais de 860 km (ID 1966)	Federal	Concessão/PPP (estudos)	Em ação preparatória	R$ 5.000.000,00

FERROVIÁRIO	Corumbá/MS	Reativação de ~46 km de ferrovia entre as minas e o Terminal Privativo Gregório Curvo, com transportador de correia de longa distância e terminal ferroviário (845,97 ha em DUP)	Privada	Investimento privado / desapropriação	Desativado desde 1º dez. 2024	Integra pacote de expansão de ~R$ 4.000.000.000,00
FERROVIÁRIO	Ponta Porã/MS; Porto Murtinho/MS	Ferrovia Bioceânica "Ferro-Guarani" — eixo Porto Murtinho/Ponta Porã (MS) — Cascavel (PR)	Estadual e federal	Estudo/Planejamento	Em estudo; sem cronograma	Não definido
HIDROVIÁRIO E PORTUÁRIO	Corumbá/MS	Ampliação do Terminal Privativo Gregório Curvo (TPGC), Porto Esperança — LI nº 486/2025; TCCA nº 051/2026	Privada	Investimento privado (licenciado)	Licença de ampliação emitida; compensação firmada em 14 ago. 2026; dragagem pendente	R$ 1.911.513.680,00 (referência); compensação de R$ 21.580.989,45
HIDROVIÁRIO E PORTUÁRIO	Corumbá/MS	Dragagem do Rio Paraguai (ID 2331)	Federal	Obra pública	Em execução	R$ 99.363.441,00

HIDROVIÁRIO E PORTUÁRIO	Corumbá/MS	Concessão da Hidrovia Paraguai-Paraná, tramo sul Corumbá — foz do Rio Apa (~600 km)	Federal	Concessão	Leilão adiado para 2027; em análise no TCU	Não definido
HIDROVIÁRIO E PORTUÁRIO	Foz do Iguaçu/PR	Sinalização do Rio Paraná, de Foz do Iguaçu (Usina de Itaipu) a São Simão — Hidrovia Paraná-Tietê (ID 2971)	Federal	Obra pública	Em ação preparatória	R$ 34.000.000,00
HIDROVIÁRIO E PORTUÁRIO	Guaíra/PR	Porto Internacional Lacustre Sete Quedas — instalações, Inspetoria da Receita Federal e pátio de caminhões (PPA, Ação 1019)	Municipal	Projeto condicionado a convênio	Previsto para 2026–2029	R$ 1.433.502,50 (quadriênio)
HIDROVIÁRIO E PORTUÁRIO	Guaíra/PR	Melhoria do canal de navegação para acesso da balsa e atracagem; estudo de viabilidade de concessão	Municipal	Custeio com componente de obra / estudo	Previsto para 2026–2029	R$ 3.405.008,00 (quadriênio)

		de uso do porto (PPA, Atividade 2.095)				
HIDROVIÁRIO E PORTUÁRIO	Guaíra/PR	Píeres de acesso ao Rio Paraná nas ilhas do território municipal	Municipal	Projeto orçamentário (Desporto e Lazer)	Previsto; classificado fora da função Transporte	Não especificado
HIDROVIÁRIO E PORTUÁRIO	Porto Murtinho/MS	Terminais portuários e fluviais na Hidrovia Paraguai-Paraná	Privada e municipal	Previsão de plano diretor	Previsto	Não informado
HIDROVIÁRIO E PORTUÁRIO	Guaíra/PR	Corredor turístico de orla: antiga Prainha, Seringueira, Porto dos Pescadores e Centro Náutico; rampa náutica; quiosques; Caminho do Sol	Municipal e binacional (Itaipu)	Obra	Rampa executada com recurso próprio; quiosques revitalizados com recursos da Itaipu; Caminho do Sol em fase final (dado primário)	Valor informado para os quiosques internamente inconsistente; a confirmar
HIDROVIÁRIO E PORTUÁRIO	Mundo Novo/MS	Porto Isabela e Prainha do Cascalho — estruturação náutica, poço artesiano e pavimentação de acesso	Municipal e binacional (Itaipu)	Obra/projeto	Em execução e previsto; recebe visitantes do oeste do Paraná (dado primário)	Não informado

HIDROVIÁRIO E PORTUÁRIO	Medianeira/PR	Píer de acesso ao Lago de Itaipu e pavimentação de aprox. 5 km de acesso a partir da rodovia estadual	Municipal	Projeto	2ª de três prioridades declaradas; integração ao circuito regional de turismo náutico (dado primário)	Não informado
HIDROVIÁRIO E PORTUÁRIO	Foz do Iguaçu/PR	Requalificação do Terminal Turístico de Três Lagoas — balneabilidade, lazer e turismo náutico no Lago de Itaipu	Municipal e binacional	Projeto	Prioridade declarada; parceria indicada com o Fundo Iguaçu e a Itaipu Binacional (dado primário)	Não informado
HIDROVIÁRIO E PORTUÁRIO	Corumbá/MS	Porto Geral, Parte 3 — orla, Prainha Vermelha, quiosques, atendimento a pescadores artesanais e acessibilidade, em área tombada pelo IPHAN	Federal (emenda) e municipal	Obra	Início previsto até o fim de 2026; Partes 1 e 2 em captação; prevê deslocamento das embarcações pantaneiras (dado primário)	Não informado
HIDROVIÁRIO E PORTUÁRIO	Porto Murtinho/MS	Marina municipal	Municipal	Estudo	Em fase de estudo (dado primário)	Não informado

HIDROVIÁRIO E PORTUÁRIO	Capanema/PR	Travessia náutica no Rio Iguaçu para acesso às trilhas do Parque Nacional do Iguaçu	Privada (concessionária) e municipal	Tratativa	Em tratativa com a concessionária Urbia Cataratas (dado primário)	Não informado
LOGÍSTICO-ADUANEIRO E ESTRUTURAS DE FRONTEIRA	Foz do Iguaçu/PR	Novo Porto Seco de Foz do Iguaçu — terminal alfandegado de 550 mil m² às margens da BR-277, com Área de Controle Integrado e cabeceira única com a Argentina	Privada (concessão de 35 anos)	Investimento privado	Em obras; inauguração anunciada para dez. 2026	R$ 500.000.000,00
LOGÍSTICO-ADUANEIRO E ESTRUTURAS DE FRONTEIRA	Corumbá/MS	Anel viário e área de controle integrado com Puerto Quijarro (BOL) — IIRSA/Cosiplan	Federal e binacional	Obra	Concluídos	Não informado
LOGÍSTICO-ADUANEIRO E ESTRUTURAS DE FRONTEIRA	Capanema/PR	Nova aduana de cargas com funcionamento de 24 horas	Federal	Previsão (MPO 2023)	Previsto	Sem valor informado

LOGÍSTICO-ADUANEIRO E ESTRUTURAS DE FRONTEIRA	Dionísio Cerqueira/SC	Porto seco junto ao aeroporto municipal	Federal e municipal	Previsão (MPO 2023)	Previsto	Sem valor informado
LOGÍSTICO-ADUANEIRO E ESTRUTURAS DE FRONTEIRA	Porto Murtinho/MS	Porto Seco e aduana	Municipal e federal	Previsão de plano diretor	Previsto	Não informado
LOGÍSTICO-ADUANEIRO E ESTRUTURAS DE FRONTEIRA	Barracão/PR	Aduanas de pedestres e de cargas — saturação em alta temporada	Federal	Gargalo declarado	Filas quilométricas para entrada e saída do país no verão; fluxo elevado nos fins de semana, associado ao turismo de compras, e no inverno, à compra de vinhos e à gastronomia (dado primário)	Não aplicável

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Apêndice G – Nota Metodológica sobre panorama de investimentos e obras previstas.

O objeto é a infraestrutura prevista: obras, projetos, estudos, licitações, concessões e diretrizes com execução e/ou operação projetada para o horizonte posterior a agosto de 2026. Empreendimentos concluídos são mantidos, assinalados como tais, por comporem a base instalada e, em vários casos, por permanecerem pendentes de operacionalização plena, não devem, contudo, ser somados à carteira prospectiva. O recorte não se limita às obras contratadas, registram-se também planos diretores, ações de plano plurianual condicionadas a convênio e estudos de viabilidade, a infraestrutura existe primeiro como previsão programática. O estágio de cada item é declarado de forma explícita.

A pesquisa privilegiou instrumentos normativos e orçamentários, atos publicados em diário oficial e atos legislativos estaduais, fontes de imprensa foram admitidas apenas em caráter subsidiário. Todo registro foi validado por unidade federativa antes da incorporação, controle que evitou como falso positivo por homonímia, Bonito, Campo Grande, Corumbá, Guaíra, Capanema, Mundo Novo e Barracão existem em mais de um estado. Nenhum valor, extensão, data ou denominação foi interpolado, quando a fonte não informa, registra-se a lacuna.

Quatro convenções regem o quadro do Apêndice F. Esfera: identifica o ente responsável, federal, estadual, municipal ou binacional, informação decisiva onde a mesma avenida muda de titularidade a cada trecho. Identificador, o ID Governa pertence ao sistema federal do Novo PAC para os demais, a data do documento mais recente consultado, entre abril e agosto de 2026. Investimento, apenas valores expressos na fonte, valores de concessões extensas são totais do empreendimento e não devem ser atribuídos a um único município, e dotações plurianuais não equivalem a custo de obra.

Com relação a categoria “rodoviário urbano”, o panorama distingue o rodoviário inter-urbano, de acesso do rodoviário urbano e mobilidade urbana. A separação responde à finalidade turística do produto, as rodovias levam o visitante até a cidade, as vias urbanas são o que ele efetivamente percorre depois de chegar. A requalificação de uma avenida central, uma trincheira que elimina o gargalo, calçadas acessíveis e sinalização bilíngue são infraestruturas receptivas, usufruídas pelo turista nos mesmos termos em que é pelo morador. Pela mesma razão isolam-se o cicloviário e a mobilidade ativa, o transporte coletivo urbano e o logístico-aduaneiro, que, na fronteira, é constituído por porto seco, aduana e área de controle integrado; essas estruturas atendem à circulação de pessoas e mercadorias

O ponto que requer ser ressaltado diz respeito ao fato de que a pesquisa sobrepôs-se integralmente ao período de condutas vedadas do artigo 73 da Lei 9.504/1997. Com o primeiro turno das Eleições Gerais de 2026 marcado para 4 de outubro, as vedações vigoraram a partir de 4 de julho, estendendo-se, quanto à publicidade institucional, até 25 de outubro, conforme o calendário do Tribunal Superior Eleitoral. Duas alíneas do inciso VI produzem efeito direto, a saber: a alínea “b” veda a publicidade institucional de atos, programas, obras e serviços dos órgãos públicos, levando à interrupção ou despublicação das seções de notícias e divulgação de obras dos portais oficiais, e a alínea “a” veda as transferências voluntárias de recursos da União aos estados e municípios, dos estados aos municípios, ressalvadas obras em execução e emergências.

O estrato da alínea “b” é precisamente aquele em que se encontra a informação mais atualizada sobre infraestrutura de pequeno e médio porte, a notícia institucional que anuncia a ordem de serviço, assinatura do convênio, lançamento de edital ou entrega de trecho. Planos informam o que está programado; são os atos e as notícias que informam efetivamente saiu do papel. Como as eleições de 2026 são gerais, a vedação alcança a circunscrição federal e estadual e não a municipal, incidindo na assimetria das informações compiladas. Dito em outras palavras, portais federais e estaduais operam com conteúdo reduzido, enquanto os das prefeituras permanecem acessíveis, o que levou a coleta a apoiar-se em instrumentos normativos e orçamentários municipais. Trata-se de contorno metodológico, não de escolha teórica.

Mediante o exposto, delimita-se, por grau de exposição, onde a restrição tem maior probabilidade de ter produzido omissão. A gradação não é especulativa, decorre da natureza da fonte que ficou indisponível em cada caso.

Exposição alta, ferroviário, aeroviário, hidroviário e portuário, rodoviário interurbano e logístico-aduaneiro. Dependem quase inteiramente de atos federais e estaduais: leilões, relicitações, licenciamento ambiental, cronogramas fiscalizados por agência reguladora, ordens de serviço e entregas de trecho. A situação da Malha Oeste, cuja concessão se encerrou em junho de 2026 sem nova licitação, o andamento do licenciamento da Nova Ferroeste no IBAMA e eventuais decisões sobre a concessão da Hidrovia Paraguai-Paraná podem ter evoluído sem registro acessível. Obras licitadas em exercícios anteriores permanecem com estágio congelado, como as galerias do Ramal MS-195, em Corumbá, com edital de 2021.

Exposição média, transporte coletivo urbano e pontes e obras de arte especiais. Processos de concessão em curso, como a nova concessão de Foz do Iguaçu com edital projetado para setembro e outubro de 2026, tiveram sua divulgação afetada. A operacionalização de travessias internacionais depende de atos da Receita Federal e das forças federais cuja divulgação esteve suspensa, o que afeta a aferição do estágio da Ponte da Integração.

Exposição baixa, cicloviário e mobilidade ativa e rodoviário urbano. Estão ancorados em planos diretores, planos de mobilidade e leis orçamentárias municipais, de acesso permanente. Subsiste, porém, uma limitação própria: instrumentos orçamentários informam dotação, não estágio, de modo que nenhum item de Campo Grande ou de Foz do Iguaçu pode ser declarado em execução, licitado ou concluído com base nas fontes utilizadas.

A camada primária reúne 12 entrevistas semiestruturadas realizadas entre 6 e 20 de agosto de 2026, acompanhadas de fichas de investimento preenchidas por empreendimento. Delas, 11 são municipais, Barracão, Dionísio Cerqueira, Ponta Porã, Porto Murtinho, Campo Grande, Capanema, Corumbá, Foz do Iguaçu, Guaíra, Medianeira e Mundo Novo e uma é de escala regional, com o Prof. Dr. Fábio Orlando Eichenberg, da UFMS, cuja leitura territorial opera neste relatório como contraponto analítico às falas municipais. Bonito não dispõe de

entrevista, e o registro documental desse município permanece, portanto, sem validação de campo.

O estrato primário é institucionalmente heterogêneo, e isso condiciona a comparação. Foram entrevistadas secretarias de turismo em Porto Murtinho, Foz do Iguaçu e Guaíra, de planejamento em Dionísio Cerqueira, de desenvolvimento econômico em Medianeira e Mundo Novo; de aceleração econômica e inovação em Capanema, de indústria, comércio e turismo em Barracão, de desenvolvimento regional, indústria, comércio e turismo em Ponta Porã, de meio ambiente e desenvolvimento em Campo Grande, e a fundação municipal de turismo em Corumbá. Cada gestor descreveu o território pela janela de sua competência, o que explica por que a entrevista de Dionísio Cerqueira é densa em obra rodoviária e a de Guaíra, em orla e travessia.

Três convenções regem o uso desse estrato. Primeira, nenhuma informação primária foi transformada em registro documental quando a entrevista informa estágio diverso do documentado, a célula é atualizada e a origem do dado é declarada na própria célula. Segunda, empreendimentos informados apenas em entrevista ingressam nos infográficos como linhas próprias, com a situação declarada nos termos em que o gestor a enunciou, sem conversão em estágio administrativo que a fonte não autoriza. Terceira, valores divergentes entre os dois estratos são mantidos lado a lado, e não arbitrados.

Cabe ainda registrar uma assimetria de escopo entre os estratos, porque ela condiciona o alcance deste relatório. O levantamento documental organiza-se por modal de transporte, as entrevistas organizam-se por obra e por gargalo. Disso decorre que temas centrais para a gestão municipal: sinalização turística, equipamentos de recepção ao visitante e conectividade digital não encontram lugar na classificação modal clássica, e que emas centrais do levantamento documental: ferroviário, hidroviário de carga e cicloviário praticamente não comparecem nas entrevistas.

As entrevistas foram realizadas na mesma janela em que vigorava a restrição descrita nas seções anteriores e, por serem colhidas oralmente junto ao gestor, escaparam integralmente a ela. O efeito é fortuito e metodologicamente relevante: o estrato primário supre, em

parte, exatamente a camada de informação que a alínea "b" tornou indisponível a que informa ordem de serviço, homologação de licitação, entrega de trecho e início de obra.

A confirmação vem do próprio campo. Perguntado sobre projetos com recurso garantido cuja obra ainda não foi iniciada, o Secretário de Planejamento de Dionísio Cerqueira respondeu que os projetos mencionados aguardam o período eleitoral. O Diretor de Turismo de Capanema informou que o andamento do projeto municipal está mais lento em razão de trâmites orçamentários, eleitorais e de engenharia. A restrição legal, que no plano documental se manifesta como lacuna, aparece no plano primário como declaração explícita de espera.

Cinco registros nos infográficos foram atualizados por essa via, e todos estão assinalados na coluna de situação, a restauração da Ponte Ayrton Senna, que passa de estudo concluído a obra em execução, o aeroporto de Mundo Novo, que passa de estudo municipal de 2024 a licitação estadual em curso, a adequação da BR-163 em Capanema, cuja célula de situação estava vazia; o aeroporto de Dionísio Cerqueira, cuja diretriz normativa é substituída por obra em execução; e o programa MS Ativo em Mundo Novo, que ganha prazo de início e valor alternativo. O suprimento é, contudo, parcial e desigual: alcança 11 dos 12 municípios e apenas os modais que cada gestor acompanha por competência.

APÊNDICE H – Nota técnica dos critérios e parâmetros utilizados na metodologia

Quadro de Parâmetros do tratamento e da modelagem dos dados

Etapa	Parâmetro	Valor adotado
Seleção dos pontos	Oferta turística	33 subclasses CNAE (hospedagem, alimentação, agências e operadoras, locação de veículos, cultura, esporte e lazer); situação cadastral ativa
Seleção dos pontos	Amostra para geocodificação	Metade dos registros (identificador par)
Seleção dos pontos	Geocodificação	Primeiro resultado do serviço; mantidos só os pontos dentro do limite municipal
Seleção dos pontos	Destinos da modelagem	237 atrativos e 34 acessos
Seleção dos pontos	Agrupamento	DBSCAN, distância haversine, raio de 100 m, mínimo de um ponto
Seleção dos pontos	Agrupamentos retidos	100 de maior frequência por município
Seleção dos pontos	Frequência	Número de vértices de rota no agrupamento
Tratamento	Divergência de localização dos pontos	Até 500 m: borda; de 500 m a 5 km: revisão; acima de 5 km: erro
Tratamento	Município do ponto	Prevalece a localização quando os dois municípios pertencem ao estudo; o declarado, quando a coordenada cai fora do recorte
Tratamento	Escalas invertidas	Nota convertida em seis menos a nota (extensão das filas e sensação de segurança, terminal rodoviário)
Tratamento	Agregação	Média simples dos itens por dimensão e dos pontos
Tratamento	Atrativos no exterior	Até 30 km da fronteira, com exceções registradas

Tempos por estrada	Classes de via	Autoestradas, vias troncais, primárias e secundárias, com as alças
Tempos por estrada	Primeira rodada	Limite sinalizado; na falta, 100, 80, 70, 60 e 50 km/h por classe
Tempos por estrada	Segunda rodada	90, 70, 60, 50 e 40 km/h por classe, limitadas ao sinalizado
Tempos por estrada	Faixas dos mapas	Até 1 h; de hora em hora até 6 h; de 6 a 8 h
Deslocamento interno	Raio de concentração	5 km em linha reta
Deslocamento interno	Velocidade até os atrativos	30 km/h
Ônibus	Datas consultadas	30/09/2026 (quarta-feira) e 03/10/2026 (sábado)

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Quadro de Critérios de interpretação dos resultados

Tema	Critério
Ida e volta no mesmo dia	Maior valor da faixa de tempo de até 2 h
Tempo escrito como aproximado	Faixa com largura de até 15% da média, arredondada a 5 min
Cidades contíguas	Menos de 10 min entre os centros; razão ônibus/carro omitida
Razão ônibus/carro	Duração do ônibus dividida pela média da faixa de carro; até 1,5, comparável; acima, desvantagem; omitida se o ônibus for mais rápido
Sobreposição de carga e turismo	Veículos comerciais a partir de 30% do volume médio diário
Comparação do tráfego com o recorte	Maior volume do recorte acima de 1,5 vez o do município

Posição na conectividade	Empates na mesma posição; primeira posição, liderança; acima da sexta, abaixo da metade; competitividade: valor maior, mercado mais competitivo
Rota aérea residual	Menos de 1% e menos de 1.000 passageiros
Rota aérea sem fluxo	Consta da malha com zero passageiro
Concentração da oferta	Proporção de estabelecimentos a menos de 5 km do centro da oferta
Gargalo do município	Item ausente em todos os pontos do grupo (chegada ou vias)
Presença de um item	Registro em ao menos uma das denominações do mesmo item
Item não perguntado	Indicado como não avaliado; não conta como ausência
Ausência numa plataforma	Registrada como ausência na plataforma, nas datas consultadas; no Paraná, confrontada com o DER-PR

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

Quadro de Decisões adotadas no tratamento dos dados e na análise

Data	Decisão	Responsável
31/07 a 10/08/2026	Escolha dos pontos de circulação interna no painel de decisão e no catálogo de planejamento, com justificativa registrada; em Barracão e em Mundo Novo, inclusão de pontos sem sobreposição relevante, por representarem a malha urbana transfronteiriça e uma rota de acesso interestadual	Equipe técnica
Ago. 2026	Manutenção do aeródromo de Porto Murtinho na relação de pontos, sem ficha de avaliação	Equipe de campo
22/09/2026	Atribuição do terminal rodoviário de Dionísio Cerqueira a esse município, embora situado em território de Barracão, a 177 m do limite	Coordenação
22/09/2026	Vínculos entre fichas e pontos definidos com base na sequência de visita em Barracão, Dionísio Cerqueira, Foz do Iguaçu e Medianeira	Coordenação

22/09/2026	Foz do Iguaçu: substituição do ponto 6, registrado em duplicidade como posto de fronteira, pelo Mercado Público Barrageiro, e nova localização do ponto 4	Coordenação
22/09/2026	Desconsideração dos registros duplicados ou sem correspondência com os pontos da relação final	Coordenação
22/09/2026	Adoção do ponto de destino comum das rotas modeladas como centro da oferta, em lugar do centroide da área de concentração	Coordenação
22/09/2026	Adoção das distâncias medidas sobre a malha viária, em lugar das anotadas nas fichas	Coordenação
22/09/2026	Uso do recurso mais recente do CADASTUR nos dados abertos, do primeiro trimestre de 2022	Coordenação
23/09/2026	Exclusão de dois pontos da relação final: Centro urbano (rotas para atrativos), em Medianeira, e BR-262 acesso oeste (Trevo Indubrasil), em Campo Grande	Coordenação
24/09/2026	Inclusão do Centro de Atendimento ao Turista como item fixo dos quadros de terminal rodoviário, aeroporto e posto de fronteira, por constar do termo de referência	Equipe técnica
24/09/2026	Consulta da oferta de ônibus para uma quarta-feira e um sábado e conferência das ligações do Paraná no cadastro do DER-PR	Coordenação
28/09/2026	Tempos entre municípios calculados de centro da oferta a centro da oferta	Equipe técnica
29/09/2026	Recolocação de quatro atrativos e exclusão de outros quatro com localização incompatível; inclusão de atrativos do outro lado da fronteira a até 30 km	Coordenação
29/09/2026	Distância aos atrativos pela rota modelada e, na falta de rota, em linha reta	Coordenação
29/09/2026	Presença das plataformas de transporte por aplicativo verificada nas listas oficiais de cidades atendidas	Coordenação
30/09/2026	Categoria do município obtida na edição vigente do Mapa do Turismo Brasileiro, e não na categorização de 2019	Equipe técnica

05/10/2026	Passagens de fronteira sem ponte (Mundo Novo, Ponta Porã e Porto Murtinho) distinguidas das pontes internacionais, após conferência no OpenStreetMap	Coordenação

Fonte: Itaipu Parquetec (2026).

APÊNDICE I – Questões norteadoras de análise técnica qualitativa de campo

Formulário Qualitativo de Percepção da Equipe Técnica

Análise da Mobilidade e Conectividade no Turismo Fronteiriço

Objetivo: Compreender a percepção da equipe técnica sobre as condições de mobilidade e conectividade observadas durante a visita de campo, complementando as informações registradas no relatório técnico.

Identificação

Data:

Entrevistado(a):

Pontos analisados:

Questões norteadoras

1. Como foi sua experiência na realização da análise dos diferentes pontos da região?

(facilidades, dificuldades e organização do trabalho de campo)

2. Quais diferenças você percebeu entre os pontos analisados em relação à infraestrutura e às condições de mobilidade?

(vias de acesso, sinalização, transporte, acessibilidade e segurança)

3. Quais aspectos favorecem a mobilidade e a conectividade para o turismo nos locais visitados?

4. Quais foram os principais problemas ou limitações identificados durante a análise?

5. Como você avalia a integração entre os diferentes pontos turísticos e a circulação entre eles?

(integração entre modais, deslocamentos e travessias)

6. Na sua percepção, como as condições de mobilidade e conectividade influenciam a experiência do turista na região de fronteira?

7. Considerando o conjunto da região analisada, quais ações ou investimentos deveriam ser priorizados para melhorar a mobilidade e a conectividade voltadas ao turismo fronteiriço?

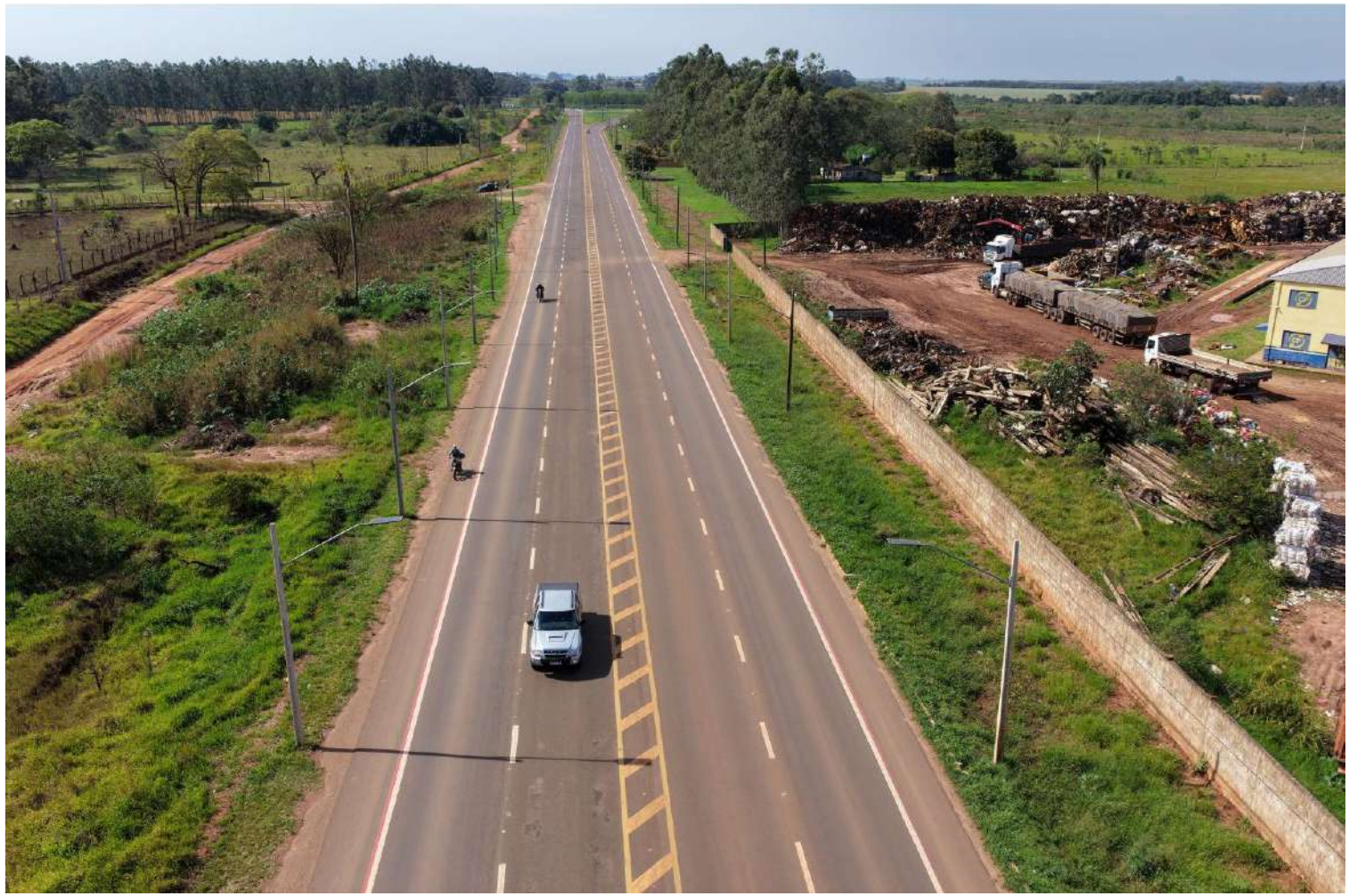
Encerramento

Há alguma observação ou aspecto que não foi abordado e que você considera importante para a pesquisa?

Observações do pesquisador

APÊNDICE J – FOTOS DO RELATÓRIO AMPLIADAS

Rodovia de Ponta Porã



Rodovia de Medianeira



Rodovia de Foz do Iguaçu



Rodovia de Bonito



Rodovia de Mundo Novo



Rodovia de Capanema



Rodoviária de Campo Grande



Rodoviária de Foz do Iguaçu



Rodoviária de Ponta Porã



Rodoviária de Medianeira



Rodoviária de Mundo Novo



Rodoviária de Porto Murtinho



Foto interna da Rodoviária de Dionísio Cerqueira



Foto interna da Rodoviária de Ponta Porã



Foto do banheiro da rodoviária de Capanema



Foto do banheiro da rodoviária de Foz do Iguaçu



Foto interna da rodoviária de Bonito



Foto do banheiro da rodoviária de Medianeira



Foto do aeroporto de Bonito



Foto do aeroporto de Ponta Porã



Foto do aeroporto de Foz do Iguaçu



Foto do aeroporto de Campo Grande



Foto do aeroporto de Guaíra



Foto da aduana de Foz do Iguaçu com o Paraguai



Foto da aduana de Foz do Iguaçu com a Argentina



Foto da aduana de Capanema com a Argentina



Foto da aduana de Guaíra com o Paraguai



Foto da aduana de Mundo Novo com o Paraguai



Foto da aduana de Dionísio Cerqueira com a Argentina



Foto da aduana de Corumbá com a Bolívia



Foto da aduana de Ponta Porã com o Paraguai



Foto da via interna de Medianeira



Foto da via interna de Capanema

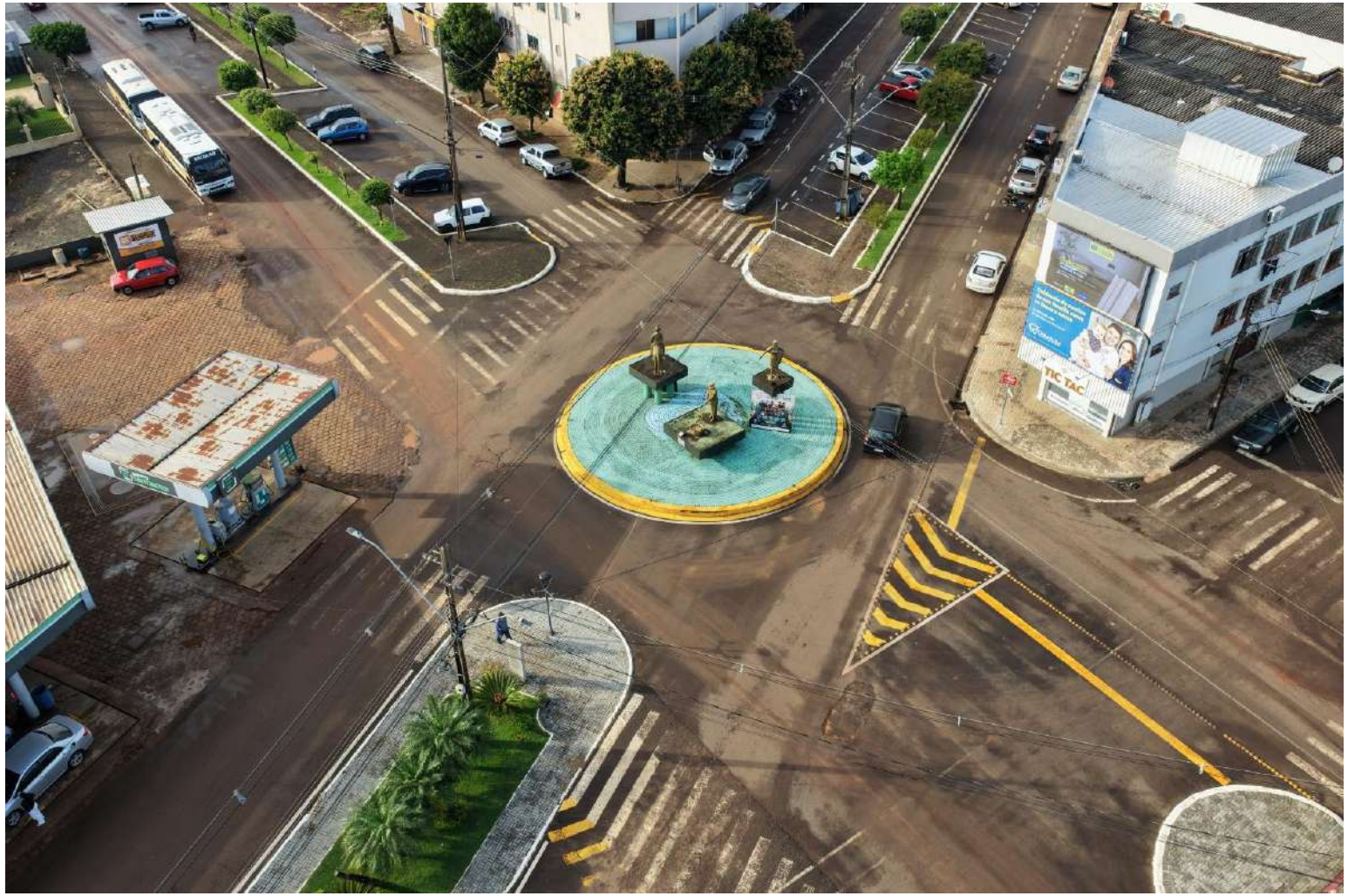


Foto da via interna de Barracão



Foto da via interno Mundo Novo

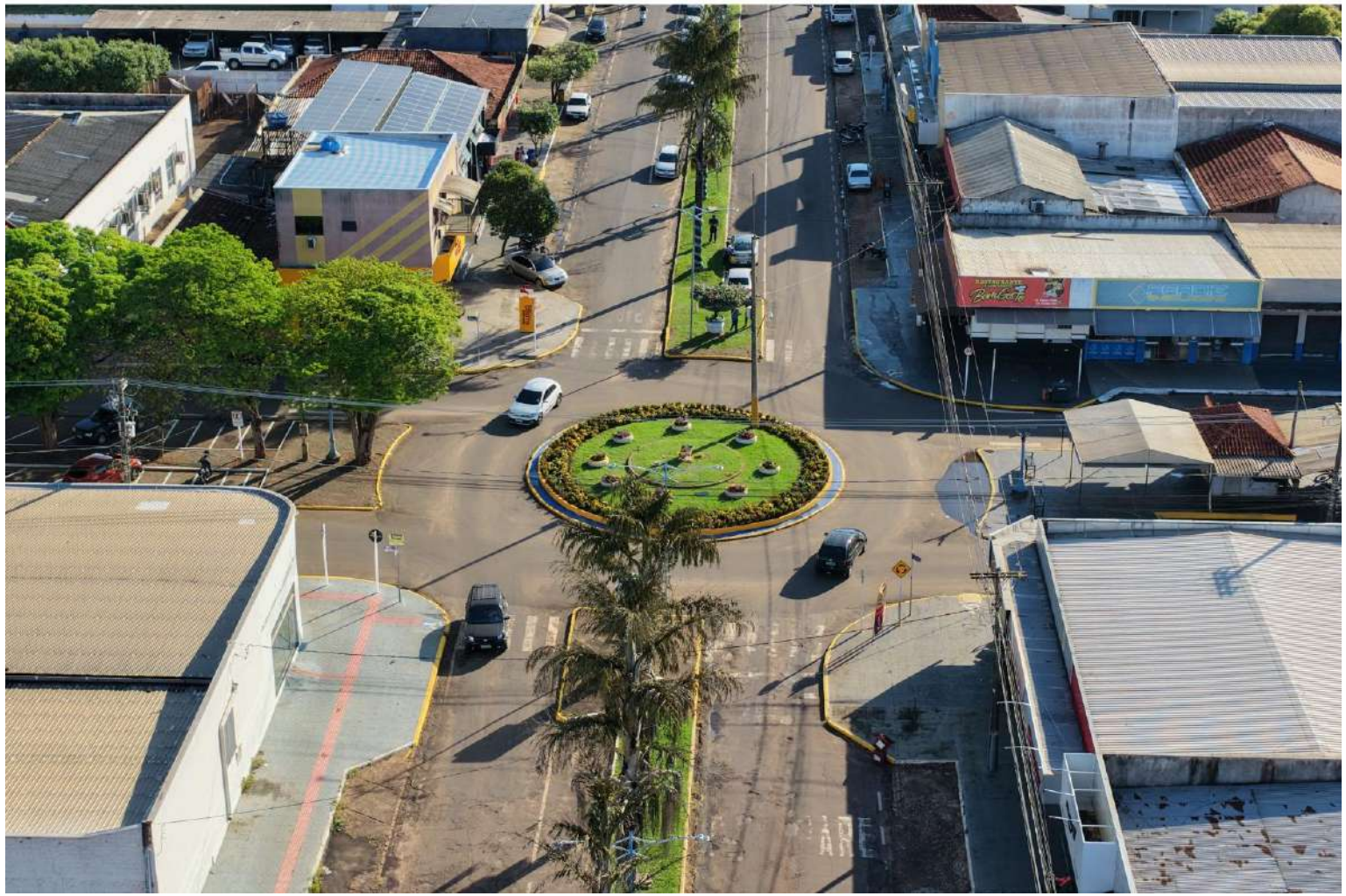


Foto da via interna de Ponta Porã



Foto da via interna de Campo Grande

