

() Graduação (X) Pós-Graduação

CIRCULAÇÃO DE PESSOAS: Um comparativo entre a União Europeia e a RILA

Paulo César da Silva Cruz Fialho
PPGDRS/UEMS
paulofialhoadv@gmail.com

RESUMO

A Rota de Integração Latino-Americana (RILA) é um projeto econômico, produtivo e logístico, que estimulará a integração aduaneira e o comércio regional. Sua efetivação conectará o Centro-Oeste brasileiro aos portos do norte chileno, transformando Campo Grande/MS em importante hub regional de produtos para Brasil, Paraguai, Argentina e Chile; reduzindo a distância, o tempo e o custo, com o acesso via Pacífico, aos principais consumidores de commodities do mundo e também aos grandes polos de tecnologia da Ásia e da América do Norte. A iniciativa pretende ser uma plataforma de desenvolvimento local que fomentará as economias através de estratégias que permitirão a diminuição das assimetrias regionais, viabilizando potencialidades com o aumento do comércio, turismo, investimentos e intercâmbio acadêmico que serão proporcionados por uma infraestrutura adequada. Dessa forma, o presente estudo se propõe a analisar e comparar a circulação de pessoas na RILA com o modelo estabelecido pela União Europeia, considerado o padrão ouro para movimentação de fatores produtivos no contexto de blocos econômicos. Ademais, cumpre ressaltar que a maior parte dos trajetos envolvidos na dinâmica da RILA estão localizados no MERCOSUL, sendo o trecho final (portos do Pacífico), amparado por membro associado (Chile).

Palavras-chave: Integração; Circulação; Economia; União Europeia; RILA.

1 INTRODUÇÃO

A União Europeia (UE) é o principal bloco econômico mundial, reunindo países, notadamente, desenvolvidos e industrializados. Tem como objetivo principal a integração econômica, política e cultural entre seus membros. Atualmente, é composta por 27 países-membros, com destaque para Alemanha, França e Itália. A UE representa o mais elevado nível de integração econômica e monetária, especialmente por meio da adoção de moeda única, o euro. A população europeia estimada em 500 milhões de pessoas corresponde a 7% da população mundial, englobando 23 idiomas oficiais e cerca de 150 línguas regionais. Noruega, Islândia, Suíça e Liechtenstein fazem parte do continente europeu, mas não são membros da UE. Participam, contudo, do mercado único (prática das mesmas tarifas e trâmites comerciais), mas não da união aduaneira (livre circulação de mercadorias e serviços).

Por sua vez, a Rota de Integração Latino-Americana (RILA) possui duas frentes complementares: leste-oeste (Antofagasta a Campo Grande) e norte-sul (de Campo Grande até Buenos Aires). Diante disso é possível utilizar os portos de Porto Murtinho, Concepción (Paraguai) e Corrientes ou Rosário, na Argentina para escoar produtos pela hidrovía Paraguai/Paraná, para mercados como Assunção, Buenos Aires e Montevideu. A maior parte das exigências para cidadãos de Brasil, Paraguai, Argentina e Chile circulem na futura Rota são estabelecidas por acordos firmados no âmbito do MERCOSUL. Embora o Chile não seja um país-membro do acordo, ele se enquadra como membro associado, portanto, adota algumas de suas resoluções.

2 REVISÃO DA LITERATURA

A história da UE está centrada no agrupamento gradual de diversos países em torno de um objetivo econômico comum. O embrião para o surgimento do bloco ocorreu por meio do acordo econômico entre Bélgica, Luxemburgo e Países Baixos, conhecido pelo acrônimo Benelux, criado no ano de 1944. Como grande palco das batalhas, a Europa buscava a reconstrução dos danos da 2ª Guerra Mundial, com o objetivo de recuperar e integrar sua economia e com a missão enfrentar o avanço de influência das potências da Guerra Fria, momento em que o mundo vivia a bipolarização entre os norte-americanos e soviéticos.

Em 1952, essa comunidade de países expandiu-se com a entrada de França, Itália e Alemanha. Logo o grupo ganhou o nome de Europa dos Seis ou, ainda, de Comunidade Europeia do Carvão e do Aço (CECA). Ao longo do tempo, a entrada de novos países —

Reino Unido, Irlanda e Dinamarca (1973); Grécia (1981); e Espanha e Portugal (1986) — formou a Europa dos Doze.

Figura 1 – União Europeia atualmente (2022)



Fonte: https://european-union.europa.eu/easy-read_pt. Acesso em 05 de junho de 2022.

O Tratado de Maastricht (1992) marcou a fundação oficial da União Europeia, nome que permanece até a atualidade, formado pelos 12 países europeus citados. O bloco se propôs a reunir os países em torno de objetivos comuns, com destaque para a integração econômica e política por meio da livre circulação de pessoas, mercadorias e serviços, além do desenvolvimento econômico e financeiro dos países-membros por meio de diversas ações integradas. Ademais, os países membros tem o compromisso de melhorar a qualidade de vida da população e diminuir a desigualdade entre seus participantes, além de manter a paz regional por meio da adoção de uma política de segurança comum e de proteção mútua.

A expansão foi contínua. Houve a entrada de Suécia, Finlândia e Áustria (1995); e, com o fim da União Soviética, países do leste europeu passaram a integrar o bloco. Malta, Chipre, Polônia, Hungria, República Tcheca, Eslováquia, Eslovênia, Lituânia, Letônia e Lituânia (2004); Bulgária e Romênia (2007); e Croácia (2013). Além disso, houve a saída do Reino Unido (2020).

Em 1999 foi projetada na UE a criação de um banco central e da moeda única, o Euro, que entrou em circulação em 2002. A nova moeda foi capaz de gerar profundas mudanças no cenário geopolítico e pode dar condições de fortalecer a economia e influência da UE para competir com o dólar norte-americano.

Já o MERCOSUL (Mercado Comum do Sul), é um bloco econômico sul-americano formado por Brasil, Argentina, Uruguai, Paraguai e Venezuela (atualmente suspensa) além de outros países associados e observadores. Foi criado oficialmente em 1991, na tentativa de aumentar a oferta de emprego e renda, melhorar a produtividade e intensificar as relações econômicas entre os países. Esse bloco econômico regional é muito parecido com outros existentes pelo mundo, mas apresenta peculiaridades próprias da região sul-americana.

Importante dizer que antes do MERCOSUL, houve outras tentativas de acordo comercial e de livre circulação regional. É o caso da Associação Latino-Americana de Livre Comércio (ALALC), de 1960, da qual o Chile fazia parte, e serve de base para as regras atuais de circulação entre esses países. Faria (2004) retrata de forma breve a evolução desses tratados:

Embora as iniciativas de integração latino-americana sejam tão antigas quanto às da UE (a ALALC é de 1960, enquanto a CEE foi fundada em 1957), sua efetividade, no sentido de uma evolução do processo que tenha significado econômico e social, só veio a se materializar nos anos 90. [...] O movimento integracionista que formou o MERCOSUL resultou da iniciativa de aproximação argentina e brasileira nos anos 80 e se concretizou em 1991, quando, com a adesão do Paraguai e do Uruguai, foi firmado o Tratado de Assunção (FARIA, 2004, p. 126).

O objetivo principal do MERCOSUL, no momento de sua criação, foi a conexão dos Estados Partes, estabelecendo uma zona de livre comércio (política comercial comum) entre os países envolvidos, por meio da livre movimentação de bens e serviços, bem como a consignação de uma Tarifa Externa Comum (TEC). Essa zona garantiria a circulação de produtos sem precisar dos trâmites burocráticos em relação a uma exportação.

A Tarifa Externa Comum (1995), é utilizada para produtos que ingressem nos países do bloco. Todos os membros devem cobrar um imposto comum e único para esses produtos que vêm de fora (importados), evitando, assim, que um dos países dê preferência a um tipo de

produto e que esse país seja porta de entrada de algumas mercadorias. Entretanto, alguns produtos não se enquadram na TEC, como alguns medicamentos e produtos de higiene, o que revela a união aduaneira (zona de livre comércio que adotou uma TEC) imperfeita do MERCOSUL. Essa prática é fundamentada pela Lista de Exceções à Tarifa Externa Comum. De forma resumida, estes são alguns dos objetivos principais do MERCOSUL: I) zona de livre comércio, com liberação de mercadorias; II) tarifa externa comum (TEC), um imposto único para produtos que entram nos países-membros; III) união aduaneira, que completa a TEC.

Figura 2 – Mercosul atualmente (2022)



Fonte: PENA, Rodolfo F. Alves. "Mercosul: Países Integrantes"; Brasil Escola. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/geografia/mercosul-paises-integrantes.htm>. Acesso em 05 de junho de 2022.

Considerando o escopo apresentado até o momento, cumpre distinguir a participação dos países dentro do Mercado Comum do Sul em três grupos: a) Países-membros: são os

países que fundaram o MERCOSUL ou aqueles que ingressaram após a criação do bloco. São eles: Brasil, Argentina, Paraguai, Uruguai e Venezuela (suspensa desde 2016); b) Países associados: países que assinaram tratados de livre comércio com o bloco a fim de estimular suas economias e trocas comerciais, mas não possuem as mesmas vantagens que os membros, como a TEC. Nesse grupo, enquadram-se Bolívia, Chile, Colômbia, e outros países da região/continente; c) Países observadores: países que participam de reuniões e/ou eventos, acompanham o andamento de negociações, mas não possuem direito a veto ou de opinar em alguma cláusula. Podemos citar México e Nova Zelândia neste grupo.

Além da criação de uma zona de livre comércio, a TEC e de uma gradual integração entre os países-membros, o MERCOSUL possui livre circulação de produtos e serviços, mas não de pessoas. Isso significa que profissionais de várias áreas podem exercer suas funções em qualquer um desses países desde que com diploma validado. No entanto, a entrada é permitida apenas com o documento de identidade/passaporte do país de origem.

Outra característica do bloco é o aumento das negociações entre os países fundadores. Em 1991, as trocas comerciais eram de 4,5 bilhões de dólares. Em 2018, esse número subiu quase 10 vezes, totalizando 44 bilhões. Se visto como um todo, o Mercosul seria a quinta maior economia do mundo, com um Produto Interno Bruto (PIB) de quase 2,8 trilhões de dólares. Além disso, esse bloco é um espaço privilegiado para investimentos, associações empresariais, turismo, comércio, entre outros cenários econômicos. Ademais, a partir da década de 2010 cresceu significativamente o trânsito regional de turistas, sobretudo devido a maior conectividade entre os países, aumento da segurança e um contínuo processo de valorização e desvalorização das moedas locais. Inclusive, várias multinacionais abriram filiais em um país-membro para exportar para os demais.

Para um país se tornar membro efetivo, algumas cláusulas que estão no Tratado de Assunção devem ser obedecidas. Uma delas é a de respeito à democracia. Caso um país passe por uma ditadura ou desrespeite os ritos de ampla defesa em seus processos judiciais, há a suspensão do bloco até que a ordem seja restabelecida. Em 2012, o Paraguai abriu processo de impeachment contra o então presidente Fernando Lugo em menos de 24 horas, não garantindo ao político o direito de defesa. O país foi suspenso do bloco até que fossem realizadas novas eleições, fato que ocorreu em 2013. No ano de 2016, a crise na Venezuela atingiu níveis alarmantes, com um governo autoritário e com pouca liberdade de expressão. Diante disso, esse país foi suspenso do bloco, fato que permanece até hoje.

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Por mais que o trabalho se proponha a comparar a circulação de pessoas entre a RILA e a UE, é necessário partir do conceito que a Rota ainda não existe de fato, já que parte da infraestrutura está em construção, dessa forma, o estudo é prospectivo. Em razão disso, o trabalho seguirá o método comparativo, com a utilização de revisão bibliográfica e documental para demonstrar a iniciativa como forma de desenvolvimento sustentável. Ademais, a abordagem metodológica será descritiva dos fatores logísticos e econômicos que podem influenciar na integração regional de Brasil, Paraguai, Argentina e Chile.

A pesquisa será baseada em coleta de dados com leitura reflexiva, buscando encontrar um padrão sustentável de produção e consumo que alie crescimento econômico e desenvolvimento regional sustentado, inclusivo e sustentável com responsabilidade ambiental nas comunidades afetadas pela RILA, para reduzir as desigualdades sociais.

De forma primária, objetiva-se fornecer um panorama das possibilidades de cooperação entre os países envolvidos na Rota da Integração, que ligará o Centro-Oeste brasileiro ao Pacífico, e para realizar tal intento pretende-se caracterizar a RILA na perspectiva de cooperação técnica entre Brasil, Paraguai, Argentina e Chile; identificando possíveis impactos sociais e econômicos decorrentes da implantação da RILA, tendo como pressupostos o desenvolvimento sustentável e os direitos humanos.

A cooperação entre as nações da Rota, para obtenção de diversas formas de vantagem, abarca os direitos de 3ª geração/dimensão de direitos humanos como a paz, o desenvolvimento sustentável, a autodeterminação dos povos, o meio ambiente ecologicamente equilibrado e a proteção de tais direitos ocorre mediante o compromisso com o bem comum.

4 DISCUSSÃO E ANÁLISE DOS DADOS

Com a UE, foi assinado o Acordo de Schengen, um mecanismo que permite a livre circulação de pessoas, entre a maior parte dos países da União Europeia, assim como em países parceiros por meio da eliminação dos controles das fronteiras, cancelando barreiras físicas, jurídicas e burocráticas, tornando praticamente todo o continente como se fosse um país único. Tal acordo é uma convenção sobre a política de abertura das fronteiras e livre-circulação de pessoas entre os signatários. Quase todos os integrantes da UE assinaram o acordo de Schengen, de modo que os deslocamentos entre esses países passaram a ser tratados como viagens domésticas.

Mesmo que alguns desses países não façam parte do tratado, não há checagem de documentos, é o caso dos microestados (Vaticano, Mônaco e San Marino), sendo possível entrar e sair sem a necessidade de apresentar documentos. Também é preciso lembrar que existem países que pertencem à União Europeia que não fazem parte do tratado, são eles: Irlanda, Chipre, Croácia, Bulgária e Romênia.

O espaço Schengen não deve ser confundido com a União Europeia, tratam-se de dois acordos diferentes. De todo modo, desde outubro de 1997 o acordo e a convenção de Schengen passaram a fazer parte do quadro institucional e jurídico da União Europeia, pela via do Tratado de Amsterdã. É condição para todos os estados que aderirem à UE aceitarem as condições estipuladas no Acordo e na Convenção de Schengen. Posteriormente, o Tratado de Lisboa (2007), modificou as regras jurídicas do espaço Schengen, reforçando a noção de um "espaço de liberdade, segurança e justiça", que vai além da cooperação policial e judiciária e visa à implementação de políticas comuns no que toca à concessão de vistos, asilo e imigração.

O Espaço Schengen permite a livre-circulação de pessoas dentro dos países signatários, sem a necessidade de apresentação de passaporte nas fronteiras. Mesmo que não haja controle nas fronteiras, os cidadãos residentes nos signatários devem, por norma, portar um documento legal de identificação. Para os turistas, a prova de identidade é sempre o passaporte ou, no caso de longa permanência, o documento legal substitutivo, emitido pelas autoridades de imigração de um dos países signatários.

O espaço Schengen não se relaciona com a livre-circulação de mercadorias. Nesse caso, a entidade mediadora é a União Europeia, bem como os governos dos países membros que não participam do bloco. Isto permite a cerca de 400 milhões de pessoas circular livremente, da Finlândia à Grécia, de Portugal à Áustria, sem terem de mostrar o passaporte.

Conforme o acordo estabelecido entre os países-membros do Espaço Schengen, seus cidadãos podem circular livremente. Já o turista, pode circular nesta zona por até 90 dias a cada 180 dias. Ou seja, após a saída do Espaço Schengen são necessários 90 dias fora do território, para o ciclo seja reiniciado e cumpridos os requisitos exigidos para reentrada. O turista deve apresentar seu passaporte e outros documentos, para passar pela imigração no primeiro país europeu que faça parte do tratado quando desembarcar. Após todo o procedimento burocrático feito no país de sua entrada, poderá circular pelo Espaço Schengen por até 90 dias sem apresentar a sua documentação novamente nas fronteiras. Ou seja: devido ao acordo, os demais países signatários por onde o turista passe geralmente “confiam” na

checagem do primeiro país e aceitam o seu trânsito no território, não costumando pedir a documentação novamente.

Para visitar um ou mais países pertencentes ao Espaço Schengen, é necessário passaporte válido por, pelo menos, três meses depois da data de retorno de sua viagem e emitido há, no máximo, 10 anos; retorno para a origem antes de 90 dias da data de sua viagem ao primeiro país visitado do Espaço Schengen; seguro viagem com cobertura mínima de 30 mil euros de despesas médicas e hospitalares, desde a saída até o retorno; comprovante de hospedagem, como a reserva em um hotel ou carta-convite; comprovações financeiras, ou seja, documentos que comprovem as condições econômicas de se bancar na Europa durante o tempo da estadia, como limite de cartão de crédito, extrato bancário ou dinheiro em espécie. É importante ressaltar que os documentos devem ser recentes e precisam estar impressos.

No contexto sul-americano, apesar de o turismo não ser o principal objetivo, vale lembrar que os países envolvidos possuem atrações espalhadas em diversas regiões e com enorme potencial para desenvolver, principalmente, na questão de infraestrutura. Os membros da RILA (Brasil, Paraguai, Argentina e Chile) têm parcela significativa da economia atrelada ao turismo, e no intuito de manter preservados seus ecossistemas, devem efetuar ações e possuir iniciativas coordenadas, para que todo o roteiro, ou pelo menos parte do percurso, seja efetuado de forma integrada.

Conforme o acordo do MERCOSUL, assinado em 26 de março de 1991, os cidadãos dos países-membros podem viajar apenas com Cédula de Identidade ou passaporte que esteja dentro do prazo de validade. Nesse contexto, algumas aduanas estabelecem que o prazo de emissão do documento seja de no máximo 10 anos, a fim de garantir o estado de conservação e principalmente a possibilidade de identificação do portador. Entretanto, esse prazo específico não está descrito no documento assinado. O Chile, como membro associado do bloco regional, aderiu a esse acordo posteriormente e adota a mesma política para o ingresso de cidadãos *mercosulinos* em seu território. O Paraguai é flexível quanto à data de emissão da Cédula de Identidade, que pode ter mais de 10 anos de expedição, desde que estejam em bom estado de conservação, não manchada, rasgada ou rasurada. Já Chile e Argentina normalmente exigem que o documento de identificação de brasileiros tenha menos de dez anos de expedição.

Na questão sanitária, a vacina contra a Febre Amarela é uma exigência em comum de Paraguai, Argentina e Chile, sobretudo para brasileiros oriundos das regiões que apresentam risco da doença. A vacinação deve estar registrada em Carteira Internacional de Vacinação (CIVP), que é expedida pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA).

Segundo Lunas (2019), essa medida foi tomada devido aos surtos de febre amarela, frequentes no Brasil. Atualmente vários países solicitam o documento para brasileiros, que só é expedido com no mínimo 10 dias após a profilaxia (tempo para a vacina fazer efeito) e comprovada com carimbo e assinatura do posto onde foi tomada. Para cidadãos desses países, no momento o Brasil não exige vacinas específicas, mas recomenda que a situação vacinal do turista esteja atualizada. No entanto, as recomendações podem ser alteradas de acordo com a necessidade pelas autoridades sanitárias de cada país. Esse panorama não leva em conta a pandemia de COVID-19, nem suas decorrências, tais como: fechamento de fronteiras, processo de vacinação, etc. Salutar informar que esses documentos devem ser originais e apresentados às autoridades de migração no momento de ingresso aos países. O seguro-viagem não é obrigatório, porém, diante da precariedade do sistema público de saúde e dos problemas de vigilância sanitária que acometem a região, os viajantes ficam à mercê da sorte, caso haja algum contratempo.

Figura 3 – Frentes Complementares da Rota de Integração Latino-Americana



Fonte: Ministério das Relações Exteriores (CGLAC/MRE)
Reunião Embaixadores da ASEAN, Campo Grande/MS, 2020.

Outro fator a ser considerado na circulação de turistas pela América do Sul, em especial nos países integrantes do projeto do Corredor Bioceânico, é a questão do câmbio. Uma moeda única poderia contribuir de sobremaneira, conjuntamente à livre circulação de pessoas, nos moldes da União Europeia, uma vez que já existe a circulação de bens e serviços entre os países membros. Em nosso entender, a adoção de tais medidas fortaleceria o bloco econômico (MERCOSUL) e, conseqüentemente, o turismo entre os membros.

A RILA possibilitará roteiros que valorizem experiências em ambientes ecologicamente equilibrados, como viajar pelo deserto de Atacama, visitas guiadas a sítios naturais para conhecer a fauna e a flora da região, hospedagem em fazendas na região do Chaco (pantanal paraguaio), visita em adegas para saborear os vinhos de montanha do norte argentino, e ainda, conhecer as praias do Pacífico e os pratos da culinária chilena. São inúmeras as atrações turísticas, culturais e gastronômicas que podem ser exploradas comercialmente, sem, necessariamente, enfrentar restrição de sazonalidade. Podemos também citar as belezas naturais de Bonito/MS e da Cordilheira dos Andes, essas atreladas às condições climáticas e/ou naturais.

Para promover o turismo, todo e qualquer tipo de barreira deve ser removida, seja de natureza física, econômica, legal, administrativa ou de transporte. Ademais, quando possível, o pacote turístico deve ser personalizado, levando em conta a idade, a composição familiar, o nível de renda, o tipo de vida e objetivo do turista.

A Rota incentivará à formação acadêmica em logística, e fomentará a adoção de soluções multimodais, com a emissão de apenas um documento de transporte, cobrindo o trajeto total. O uso de vários modais incentivará o desenvolvimento das áreas de fronteira como Ponta Porã, Porto Murtinho e Corumbá, localizadas em Mato Grosso do Sul. Produtos inviáveis de serem transportados através das rodovias na Cordilheira dos Andes, como por exemplo, recursos minerais, seriam enviados via ferrovia e hidrovia, dessa forma a movimentação de carga fica menos dependente de rodovias e caminhões.

Com o desenvolvimento da intermodalidade (emissão individual de documento de transporte para cada modal, e divisão de responsabilidade entre os transportadores), espera-se a criação de modernos centros logísticos, destacando-se o *hub* regional de Campo Grande. Tal iniciativa pretende aumentar a sinergia entre as empresas da região e tende à formação de parcerias, com a criação de *clusters* agrícolas, industriais e manufatureiros para a exploração dos novos mercados regionais e internacionais.

5 CONCLUSÕES

O Espaço Schengen tornou a UE mais segura, pois os próprios países signatários assumiram a responsabilidade no controle das fronteiras (terrestres, marítimas e aéreas) da União Europeia, bem como a emissão de vistos uniformes, além da cooperação com organismos responsáveis por aplicar a lei em outros países, com a utilização do Sistema de Informação Schengen (SIS), visando garantir um alto nível de segurança nesta zona de livre circulação. A partir de 2023, com a autorização de viagem eletrônica (ETIAS), viajar para a Europa a turismo, negócios ou estar em trânsito por 90 dias será possível identificar ameaças e/ou riscos, como o terrorismo, prevenir a imigração ilegal e reduzir os atrasos nas fronteiras.

Os serviços logísticos são essenciais para o crescimento de setores como o de turismo, pois na atualidade, não há voos internacionais que conectem Campo Grande/MS até Salta ou Jujuy, na Argentina. Já Iquique (Chile), é uma zona de livre comércio que atrai investidores, mas são poucos brasileiros que conhecem a cidade e suas vantagens fiscais. Na malha aérea do corredor, Assunção operaria como *hub*, distribuindo voos diretos regionais, inclusive por companhias *low cost*. Não há necessidade de passar por Buenos Aires para se chegar ao norte argentino ou por Santiago para visitar Antofagasta, ou ainda por São Paulo para chegar a Campo Grande/MS.

Quanto à simplificação de processos aduaneiros e centros de controle integrados, podemos citar como exemplo o Passo de Jama (fronteira entre Argentina e Chile), que está no traçado do corredor. As aduanas possuem integração digital e procedimentos antecipados, com a mínima interferência no tráfego. Tais procedimentos devem ser adotados por todos os integrantes da RILA, no sentido de que mesmo que sistema e procedimentos não sejam unificados, que ao menos se comuniquem. A facilitação desses processos aduaneiros requer investimentos significativos em tecnologia e adequações que implicam na harmonização de práticas, recursos humanos e tecnológicos compatíveis, uniformidade de horários e padrões de comportamento, internet de qualidade e agências dispostas a colaborar.

É previsto que o desembaraço aduaneiro dure de 3 a 6 horas e o controle de cargas será limitado a simples verificação da documentação, da garantia e do lacre. Para mercadorias em trânsito, unicamente o confronto da documentação de embarque e desembarque. Considerando toda a circulação esperada (pessoas, mercadorias, bens e serviços), é vital o desenvolvimento em paralelo da infraestrutura física para o sucesso e eficiência operacional do Corredor.

REFERÊNCIAS

ACORDO DE SCHENGEN. Abertura das fronteiras. 14/06/1985. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=LEGISSUM:133020>. Acesso em 17/06/2022.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores - Coordenadoria Geral de Assuntos Latino-americanos e Caribenhos.

CASTRO, J. C. P.. **Turismo como instrumento dinamizador do Corredor Rodoviário Bioceânico**. Interações, v. 20, p. 19-29, 2019.

DECLARAÇÃO DE BRASÍLIA. Corredores Bioceânicos. 21/12/2017. Disponível em: https://www.gov.br/mre/pt-br/canais_atendimento/imprensa/notas-a-imprensa/atos-adotados-por-ocasio-da-li-reuniao-do-cmc-e-da-li-cupula-de-chefes-de-estado-do-mercosul-e-estados-associados-brasilia-20-e-21-de-dezembro-de-2017#III. Acesso em 17/06/2022.

FARIA, L. A. E. **A chave do tamanho: desenvolvimento econômico e perspectivas do Mercosul**. Porto Alegre: Editora da UFRGS/Fundação de Economia e Estatística Siegfried Emanuel Heuser, 2004.

FIALHO, P. C. S. C.. **ROTA BIOCEÂNICA - Integração econômica, produtiva e logística**. In: V Encontro Internacional de Gestão, Desenvolvimento e Inovação (EIGEDIN), 2021, Naviraí - MS. Anais do V Encontro Internacional de Gestão, Desenvolvimento e Inovação (EIGEDIN), 2021.

PROTOCOLO DE USHUAIA. Compromisso democrático no MERCOSUL, Bolívia e Chile. 24/07/1998. Disponível em: <https://www.mercosur.int/pt-br/documentos-e-normativa/textos-fundacionais/>. Acesso em: 17/06/2002.

LUNAS, J. R. S.; MELO, A. S.; LUNAS, M. C. F. S.. **Desafios para o Corredor Bioceânico e suas potencialidades turísticas: a questão da livre circulação de pessoas**. Interações, v. 20, p. 31, 2019.

MERCOSUR. [S.d.]. Disponível em: <https://www.mercosur.int/>. Acesso em: dez. 2019.

PENA, Rodolfo F. Alves. "MERCOSUL: Países Integrantes"; Brasil Escola. Disponível em: <https://brasilestela.uol.com.br/geografia/mercosul-paises-integrantes.htm>. Acesso em 05 de junho de 2022.

TRATADO DE AMSTERDÃ. Livre-circulação de pessoas. 02/10/1997. Disponível em: <https://www.europarl.europa.eu/about-parliament/pt/in-the-past/the-parliament-and-the-treaties/treaty-of-amsterdam>. Acesso em: 17/06/2022.

TRATADO DE ASSUNÇÃO. Constituição do MERCOSUL. 26/03/1991. Disponível em: <https://www.mercosur.int/pt-br/documentos-e-normativa/textos-fundacionais/>. Acesso em: 17/06/2002.

TRATADO DE LISBOA. Espaço de liberdade, segurança e justiça. 13/12/2007. Disponível em: <https://www.europarl.europa.eu/about-parliament/pt/in-the-past/the-parliament-and-the-treaties/treaty-of-lisbon>. Acesso em: 17/06/2022.

TRATADO DE MAASTRICHT. Constituição da Comunidade Europeia. 07/02/1992.
Disponível em: <https://www.europarl.europa.eu/about-parliament/pt/in-the-past/the-parliament-and-the-treaties/maastricht-treaty>. Acesso em: 17/06/2022.