

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE MATO GROSSO DO SUL
FACULDADE DE DIREITO - FADIR**

BRUNA FRANÇA TAVARES

**ROTA DE INTEGRAÇÃO LATINO-AMERICANA:
DESENVOLVIMENTO LOCAL SOB A ÓTICA DOS DIREITOS
HUMANOS SOCIAIS**

Campo Grande, MS
2024

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE MATO GROSSO DO SUL
FACULDADE DE DIREITO - FADIR**

BRUNA FRANÇA TAVARES

**ROTA DE INTEGRAÇÃO LATINO-AMERICANA:
DESENVOLVIMENTO LOCAL SOB A ÓTICA DOS DIREITOS
HUMANOS SOCIAIS**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Direito da Faculdade de Direito da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Direito, sob orientação do Prof. Titular Vladimir Oliveira da Silveira.

Campo Grande, MS
2024

DEDICATÓRIA

Esse trabalho é dedicado a todos os povos latino-americanos que direta ou indiretamente contribuíram para a solidificação dos direitos humanos no território latino e para aqueles que veem na Rota de Integração Latino-Americana uma oportunidade para a afirmação do macroprincípio da dignidade da pessoa humana.

AGRADECIMENTOS

À Deus, que tomou o meu lugar no banco dos réus e se fez meu Amigo. Que me mostrou a verdadeira justiça e foi o primeiro a definir a natureza da dignidade humana.

À minha mãe e melhor amiga Elaine, que teve a sensibilidade de enxergar minhas capacidades e investir em cada uma delas, me criando em um caminho de prudência e sabedoria, sem reter nada para si. Por ser a primeira a estar na arquibancada torcendo por mim e por desbravar lugares desconhecidos por amor à sua família, a mim e aos meus irmãos.

Ao meu pai e maior referência Calebe, que sempre esteve ao meu lado nos dias bons e nos dias difíceis, e na minha incredulidade, me lembrou de confiar na soberania e fidelidade de Deus. Que diariamente me amou nos mínimos detalhes e através da sua tranquilidade e servidão, sempre demonstrou verdadeira hombridade, sendo um lugar de segurança para nossa família.

Aos meus irmãos Felipe (*in memoriam*), Camila, Victor, Marilene, sobrinhos Nathan e Maria Eduarda, e avós, que em toda a minha trajetória de estudos nunca reservaram palavras de incentivo e carinho, sempre demonstrando fé em minhas conquistas e sonhos.

Ao Dr. Renzo Siufi, Dra. Clarissa Carlotto e Dra. Luciana Rabelo, ilustres promotores de justiça do Ministério Público Estadual de Mato Grosso do Sul que me acolheram em suas promotorias de atuação nos meus anos de academia e ali me ensinaram o peso e os impactos de uma dedicação profissional de excelência.

À minha querida chefe e supervisora, Dra. Bianca Braga, advogada admirável que foi uma grande contribuidora para a escrita deste trabalho e majestosamente tem me ensinado os caminhos de uma advocacia com propósito, compromisso, princípios e verdadeira intencionalidade.

À Julliany Marcondes, por ter sido uma grande incentivadora nos meus estudos, por ter me ajudado a acreditar nos meus esforços e por ter me ensinado sem reservas.

À minha amiga Gabriela Pacher, que é para mim uma grande referência na pesquisa científica e no amor pelo ensino.

Aos meus amigos e irmãos João Pedro Sales e Sabrina Vieira, que acreditaram no potencial dessa pesquisa do início ao fim.

Ao meu prezado professor orientador Vladimir Oliveira, pela inspiração constante na academia jurídica e pela orientação que materializou essa pesquisa.

A todos os meus amigos e colegas de faculdade, da UFMS ou da UPorto, que tornaram a minha vivência na graduação mais leve, feliz e cheia de boas lembranças.

Ao Centro Acadêmico Jorge Estácio Frias, entidade estudantil que me proporcionou as melhores experiências acadêmicas e me fez embarcar na aventura de vivenciar os palcos e bastidores do movimento estudantil.

A todos os que contribuíram na minha trajetória acadêmica.

A mim mesma por ter chegado até aqui.

Adiar o fim do mundo é poder contar mais uma história.

Ailton Krenak

RESUMO

A Rota de Integração Latino-Americana (RILA) apresenta-se como o atual projeto de integração regional entre Brasil, Paraguai, Argentina e Chile, tendo como principal finalidade viabilizar o desenvolvimento econômico de seus países através da construção de uma infraestrutura física de passagem interligada entre eles. Contudo, diante da instalação do corredor transfronteiriço, atenta-se ao fato de que as comunidades locais serão diretamente impactadas, haja vista o aumento da circulação de pessoas, bens, mercadorias e meios de transporte. Apesar desses dilemas que ecoam sobre o contexto social, sob a ótica dos direitos humanos sociais, esta pesquisa objetiva abordar como a RILA poderá se tornar um instrumento de promoção do desenvolvimento regional, de modo que os direitos das comunidades atingidas sejam seguramente resguardados e exercidos. A relevância desta pesquisa está na atualidade do projeto, que já encontra-se em execução no território nacional, e nos seus impactos significativos sobre o contexto social das regiões de passagem. Para isso, utiliza-se o método indutivo, com procedimento bibliográfico e documental, utilizando-se instrumentos normativos, relatórios, artigos científicos e livros que referenciam o tema. Finalmente, considera-se que a RILA, para além de ser um corredor de passagem, consagra-se como meio oportuno ao desenvolvimento local através do envolvimento da comunidade regional.

Palavras-chave: RILA. Direitos Humanos Sociais. Desenvolvimento. Envolvimento.

ABSTRACT

The Latin American Integration Route (RILA) is a regional integration project involving Brazil, Paraguay, Argentina, and Chile. Its primary goal is to promote the economic development of these nations by constructing an interconnected physical infrastructure. However, with the creation of this cross-border corridor, local communities will inevitably be affected by increased movement of people, goods, and transportation. Despite these challenges, viewed through the lens of social human rights, this research aims to explore how RILA could serve as a tool for fostering regional development while ensuring the protection of the rights of the impacted communities. The importance of this research stems from the current status of the project, which is already underway in Brazil, and its significant social impacts on the areas it crosses. The study employs the inductive method, using bibliographic and documentary procedures, including legal instruments, reports, scientific articles, and books related to the topic. Ultimately, it argues that RILA should not only be seen as a transportation corridor but also as a valuable opportunity to promote local development by actively involving the regional community.

Keywords: RILA. Social Human Rights. Development. Involvement.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Eixos de Integração e Desenvolvimento propostos da IIRSA/COSIPLAN.....	19
Figura 2 - Rota Bioceânica de Capricórnio.....	20
Figura 3 - Mapa do corredor bioceânico planejado.....	21

LISTAS DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ALADI - Associação Latino-Americana de Integração
ALALC - Associação Latino-Americana de Livre Comércio
BID - Banco Interamericano de Desenvolvimento
CAN - Comunidade Andina das Nações
CODESUL - Conselho de Desenvolvimento e Integração Sul
COSIPLAN - Conselho de Infraestrutura e Planejamento
CEPAL - Comissão Econômica para a América Latina
EID - Eixos de Integração e Desenvolvimento
IIRSA - Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana
MERCOSUL - Mercado Comum do Sul
MPO - Ministério de Orçamento e Planejamento
ODS - Objetivos de Desenvolvimento Sustentável
OEA - Organização dos Estados Americanos
ONU - Organização das Nações Unidas
RILA - Rota de Integração Latino-Americana
UE - União Europeia
UNASUL - União de Nações Sul-Americanas
UNASUL - União das Nações Sul-Americanas
ZICOSUR - Zona de Integração do Centro-Oeste da América do Sul

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	11
1. A ROTA DE INTEGRAÇÃO LATINO-AMERICANA.....	17
1.1. O projeto da RILA.....	17
1.2. A importância da RILA para a integração regional da América Latina	24
2. CAMINHOS PARA A PROTEÇÃO JURÍDICA DA RILA SOB A PERSPECTIVA DOS DIREITOS HUMANOS SOCIAIS.....	30
2.1. Implicações da Rota Bioceânica e os Direitos Humanos Sociais	31
2.2. Tutela jurídica da RILA como afirmação dos Direitos Humanos Sociais sob a perspectiva do colonial.....	35
2.2.1. Cooperação Jurídica internacional em matéria de integração regional e desenvolvimento econômico-social nos países da RILA.....	40
2.2.2. A proteção jurídica dos direitos humanos sociais da RILA com base nas normativas internacionais da Organização dos Estados Americanos	42
3. RILA COMO INSTRUMENTO DE DESENVOLVIMENTO LOCAL.....	45
3.1. Corredor: local de passagem <i>versus</i> local de desenvolvimento	45
3.2. O direito ao desenvolvimento e a RILA.....	46
3.3. O Corredor Bioceânico como meio de desenvolvimento local através do envolvimento social	49
3.4 Agenda 2030 e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável: importância para o desenvolvimento e governança da RILA	55
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	57
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	60

INTRODUÇÃO

A Rota de Integração Latino-Americana (RILA), também mais comumente conhecida como Rota Bioceânica, Corredor Bioceânico ou Eixo de Capricórnio, consagra-se como um dos mais importantes projetos políticos de integração física e econômica do continente sul-americano dos últimos anos.

Através de uma rede hidroviária, ferroviária e rodoviária eficiente, tal projeto de integração tem como objetivo principal interligar os portos do Oceano Atlântico, no Brasil, com os portos do Oceano Pacífico, no Chile, passando por Paraguai e Argentina. Para isso, faz-se necessária a construção de uma infraestrutura específica para suportar a intensa demanda de passagem de transportes, pessoas e bens. Neste sentido, a implementação desta estrutura constitui-se como marco estratégico para Brasil, Paraguai, Argentina e Chile, haja vista que visa intensificar o escoamento de mercadorias, diminuir o tempo de deslocamento da exportação e importação de produtos, bem como reduzir os custos logísticos, aumentando, portanto, a competitividade internacional dos mercados.

A conexão proporcionada pela Rota Bioceânica além encurtar distâncias geográficas, reduz a dependência dos portos tradicionais, tornando maior o acesso aos principais mercados asiáticos de países como China, Japão e Coreia do Sul, destinos considerados de grande importância para as exportações da América do Sul. Começa no porto da cidade de Santos até a cidade de Porto Murtinho, no Brasil, passando por Misión la Paz e Pozo Hondo, no Paraguai, Jama e Zico na Argentina, e nos portos de Antofagasta e Iquique, no Chile, e deste, as mercadorias são transportadas para a Ásia.

A RILA consagra-se como projeto abrangente para reafirmação dos esforços de integração dos países latinos, pois é fruto do esforço e busca contínua de integração regional entre os países com interesses em comum, o que, inclusive, remonta aos antecedentes de formação de blocos regionais como o Mercado Comum do Sul (MERCOSUL), criado em 1991, e a União de Nações Sul-Americanas (UNASUL) em 2008. Assim, a integração logística é meio de promover a intensificação das relações comerciais e da competitividade no comércio internacional que sempre esteve nos objetivos das agendas diplomáticas dos países sul-americanos.

Mesmo que as discussões governamentais a respeito de planos de integração na América-Latina já fossem algo antigo, a Rota Bioceânica apresenta-se como projeto atual que concretiza este anseio político através do marco decisivo de sua implementação em 2015, quando seus países estabelecem um acordo de cooperação que delimita o planejamento e

execução do Corredor. Ainda, o projeto conta com o financiamento de organismos multilaterais, como o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). Através do financiamento, a obra que viabiliza o corredor foi iniciada com a construção da ponte sobre o Rio Paraguai, interligando os municípios de Porto Murtinho e Carmelo Peralta (Paraguai).

Destaca-se que grande parte da estrutura da RILA já está instalada na Argentina e no Chile, sendo as principais construções de pavimentação e modernização realizadas no território brasileiro e paraguaio. Além disso, em termos de estrutura, a Rota Bioceânica compõe o Eixo de Integração e Desenvolvimento do MERCOSUL, que compreende proveitos financeiros em infraestruturas que buscam facilidades comerciais.

Por outro prisma, no âmbito geopolítico, o Corredor Bioceânico possibilita a consolidação diferenciada de uma dinâmica comercial e cooperativa no Cone Sul. No caso do Brasil, a Rota é uma alternativa ao acesso marítimo tradicional do Porto de Santos (SP) e do Canal do Panamá, o que permitirá que o tempo de exportação de mercadorias ao oceano Pacífico seja reduzido em 17 dias no transporte para a Ásia e Oceania, e conseqüentemente atinja-se uma maior fluidez de mercadorias brasileiras entre mercados no continente asiático, na Oceania e na Costa Oeste do continente norte-americano. Ainda, além da Rota ser instrumento imprescindível para a integração da América do Sul, também apresenta-se como meio de transformar o estado de Mato Grosso do Sul em centro de distribuição logístico de produtos do mercado¹. (Rota Bioceânica, 2021)

Atualmente, a China é o maior parceiro comercial do Brasil, pois além de demandar uma alta quantidade de *commodities* brasileiras, é o país que mais vende para o território brasileiro. A Ásia é responsável por quase metade das exportações realizadas pelo território brasileiro em um valor estimado em US\$99,119 bilhões no último ano, tendo ainda realizado 35,09% das importações. Ainda em números, no período marcado pela pandemia mundial de COVID-19, a demanda da China pelas mercadorias brasileiras aumentou em 6,8% (2020), correspondendo a 32,28% das exportações do Brasil, avaliada em US\$67,7 bilhões. E cerca de 45,4% dos produtos sul-mato-grossenses possuem a China como destino de exportação². (Rota Bioceânica, 2021)

Em relação ao Paraguai, o impacto é mais expressivo ainda, tendo em vista que o país não possui litoral marítimo, sendo a Rota responsável por oportunizar a melhora da sua competitividade externa no mercado internacional e a diversificação de seus mercados.

¹ Informações disponíveis em: <https://rotabioceanica.com.br/vantagens/>

² Informações disponíveis em: <https://rotabioceanica.com.br/brasil-asia/>

Ademais, através da ascensão comercial a ser promovida pela Rota Bioceânica, espera-se que haja um crescimento no Produto Interno Bruto (PIB) do Paraguai. Neste sentido, a Argentina se beneficiará da integração econômica de suas regiões norte e central, enquanto que o Chile poderá diversificar sua base produtiva e estabelecer-se territorialmente como porta de entrada e saída de produtos do continente latino para a Ásia.

No âmbito social, a RILA permitirá a alta mobilidade turística em seus territórios, e mais ainda, busca proporcionar a integração de suas comunidades através da conexão cultural entre seus povos.

Contudo, apesar das várias vantagens que o projeto da RILA trará para seus países, do desenvolvimento econômico, turismo e da integração regional almejada, digno do destaque o fato de que o projeto da RILA só será viabilizado através da construção de estruturas físicas de passagem. Diante disso, surge a preocupação a respeito de como as comunidades locais serão afetadas pela permeabilidade em suas fronteiras, considerando que a circulação de pessoas, a passagem de bens e mercadorias, bem como meios de transporte variados, são consequências que atingirão fortemente a esfera ambiental, econômica, jurídica e principalmente social.

Neste sentido, a facilidade de deslocamento territorial em regiões transfronteiriças pode oportunizar o aumento das desigualdades sociais através do desenvolvimento de atividades criminosas como por exemplo tráfico de pessoas, tráfico de drogas, crimes de contrabando, crimes ambientais, exploração sexual infantil, imigração ilegal, questões aduaneiras, dentre outros. Assim, são muitos os dilemas e problemáticas sociais que podem ser intensificadas com a instalação da Rota Bioceânica, principalmente, em atenção ao fato de que os planos políticos de ascensão econômica no contexto de países subdesenvolvidos, como é o caso da maioria dos países da América Latina e da RILA, muitas vezes são atingidos a custo da experiência coletiva e do bem-estar social de seus grupos sociais, das suas identidades territoriais, das suas formas de organização e de vida.

Nesta perspectiva, considerando que o principal objetivo da RILA é de cunho mercantil, a noção de protecionismo e de sustentabilidade local tornam-se ainda mais atraentes, em termos de desenvolvimento. Nas palavras de Ailton Krenak, em sua obra “Ideias para adiar o fim do mundo”, o autor questiona:

O que é feito de nossos rios, nossas florestas, nossas paisagens? Nós ficamos tão perturbados com o desarranjo regional que vivemos, ficamos tão fora do sério com a falta de perspectiva política, que não conseguimos nos erguer e respirar, ver o que importa mesmo para as pessoas, os coletivos e as comunidades nas suas ecologias. Para citar o Boaventura de Sousa Santos, a ecologia dos saberes deveria também integrar nossa experiência cotidiana, inspirar nossas escolhas sobre o lugar em que

queremos viver, nossa experiência como comunidade. Precisamos ser críticos a essa ideia plasmada de humanidade homogênea na qual há muito tempo o consumo tomou o lugar daquilo que antes era cidadania. José Mujica disse que transformamos as pessoas em consumidores, e não em cidadãos. São adulados até o ponto de ficarem imbecis, babando. Então para que ser cidadão? Para que ter cidadania, alteridade, estar no mundo de uma maneira crítica e consciente, se você pode ser um consumidor? Essa ideia dispensa a experiência de viver numa terra cheia de sentido, numa plataforma para diferentes cosmovisões. (Krenak, 2020, p. 12)

Se aplicarmos tal concepção na esfera da RILA, é notório que sua construção objetiva promover benefícios para a economia e para a sociedade, porém, também a custo de sua segurança: jurídica, social, econômica e ambiental. Diante disso, mostra-se necessário construir uma Rota de Integração a favor dos direitos humanos, que busque proteger e tutelar sobre matérias que, a curto ou longo prazo, possam comprometer o bem-estar social dos seus regionais.

O anseio de se atingir os objetivos da agenda comercial dos Estados latinos, apesar de tornar os países mais prósperos no mercado internacional e potencializar suas atividades governamentais, no caso da RILA, preocupa-se se o desenvolvimento local esperado poderá se dar de forma desacompanhada do desenvolvimento das sociedades dos países da Rota. Por isso, é necessário perceber tais implicações sociais trazidas pela RILA com especial atenção aos direitos humanos sociais e ao direito ao desenvolvimento.

Para que haja um desenvolvimento que se dê de forma sustentável numa perspectiva ambiental, econômica e de direitos humanos, o envolvimento dos seus locais se mostra fundamental. Isso, pois as comunidades afetadas pela implementação do corredor bioceânico são os sujeitos principais a serem protegidos em termos de dignidade e segurança, haja vista os impactos físicos e diretos que as práticas a serem exercidas no território da RILA possam projetar sobre a qualidade de vida social desses indivíduos.

Assim, o presente trabalho questiona como a Rota de Integração Latino-Americana pode se materializar como um projeto que se apresente oportuno ao desenvolvimento local através do envolvimento de suas comunidades, de modo que seus direitos sociais sejam resguardados, protegidos e plenamente exercidos.

Logo, considerando que a RILA comunica-se com o cenário internacional, demonstra-se favorável à adoção de medidas cooperativas e institucionalizadas nas relações internacionais, em termos de direitos humanos. Assim, é fruto direto da tendência existente de organização dos países em blocos políticos e econômicos, onde os países se aliam voluntariamente e se submetem à meios de integração que significa adotar regimes jurídicos

dotados de esquema normativo e instituições encarregadas da resolução de conflitos e políticas públicas próprias (Koerner, 2003, p. 144 *apud* Nunes Filho, 2019, p. 34).

Assim, para além dos objetivos que visem unicamente proveitos econômicos, a RILA pode oportunizar o desenvolvimento local que envolva seus regionais de forma a contribuírem e se beneficiarem socialmente de sua construção, desde que numa perspectiva de direitos humanos que vise promovê-lo de maneira sustentável em todos os seus termos.

Portanto, baseada em uma perspectiva de desenvolvimento local de um projeto de integração territorial e conseqüentemente social, o cerne deste estudo reside em responder à seguinte indagação: a RILA pode ser considerada apenas um corredor de passagem comercial ou uma oportunidade de desenvolvimento local? se sim, como ela poderá ser construída a favor dos direitos humanos sociais?

Nesta esfera, este trabalho tem como fim geral estudar a Rota Bioceânica enquanto meio oportuno ao desenvolvimento local sob uma perspectiva dos direitos humanos sociais, através do envolvimento e participação das comunidades locais. Ainda, esta pesquisa propõe compreender o fenômeno da permeabilidade fronteiriça nos países da RILA e seus efeitos em termos locais e sociais. Pretende-se investigar como a RILA pode se materializar a favor dos direitos humanos e como este projeto pode ser construído de forma a gerar o desenvolvimento local sustentável de seus territórios através do envolvimento dos seus locais. Além disso, busca-se comparar os instrumentos normativos internacionais que se referem ao campo da cooperação jurídica internacional entre os países da RILA.

Ao longo deste estudo, será utilizado o método indutivo, partindo-se de dados particulares a fim de alcançar premissas gerais. Conta ainda com abordagem descritiva-qualitativa, por meio da qual realizará revisão integrativa de literatura, com recursos de pesquisa bibliográfica e documental, com obtenção de determinados dados concretos, visando elaborar uma tese a ser interpretada com base nas informações recolhidas e mencionadas. Assim, parte-se da hipótese de que as particularidades do contexto regional e social dos países da Rota Bioceânica podem ser oportunas a garantir o desenvolvimento local, desde que percebidos sob a ótica dos direitos humanos sociais, de modo que envolva localmente as suas sociedades.

A escolha do presente tema justifica-se na relevância crescente da Rota Bioceânica para a pesquisa científica jurídica nos dias atuais, haja vista que este projeto constitui-se um plano atual que já encontra-se em execução no território brasileiro e fronteiriço. Por isso, considerando que a atualidade da Rota Bioceânica envolve a necessidade de estudos voltados a sua plena efetivação, esta pesquisa mostra-se significativa no banco as investigações que

visam contribuir para que a proposta da RILA se concretize de modo planejadamente eficaz, moderado, sustentável e juridicamente seguro.

Quanto ao procedimento metodológico, utiliza-se o procedimento bibliográfico e documental, exercido através do uso de instrumentos normativos internacionais e nacionais, relatórios, artigos científicos, livros e publicações científicas que referenciam o tema.

Em suma, esta pesquisa encontra-se estruturada em três capítulos. No primeiro capítulo é realizada a contextualização da Rota Bioceânica enquanto projeto, levando em conta suas particularidades e características, abordando a sua importância para a integração regional da América Latina.

Já no segundo capítulo, expõe-se as implicações da RILA no contexto dos direitos humanos sociais, discorrendo-se sobre a tutela jurídica desses direitos com base numa perspectiva de antecedência colonial. Ainda, elabora-se a respeito da cooperação jurídica internacional na esfera de integração regional e de desenvolvimento econômico-social dos países integrantes do projeto e discute-se a respeito da proteção jurídica dos direitos humanos sociais no contexto da RILA, partindo-se das normativas internacionais da Organização dos Estados Americanos (OEA).

Por fim, no terceiro capítulo, explora-se a RILA enquanto meio oportuno ao desenvolvimento local dos territórios de integração, destacando-se a hipótese do envolvimento social e do direito ao desenvolvimento, relacionando-os com a Agenda 2030 e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS).

1. A ROTA DE INTEGRAÇÃO LATINO-AMERICANA

A Rota de Integração Latino-Americana (RILA) consagra-se como um planejamento amplo que visa estabelecer a integração multidimensional entre os países da América Latina, de modo que possibilite uma aproximação física, econômica, social e cultural entre estes.

Dentro da sua proposta, surge o projeto do Corredor Bioceânico, que objetiva conectar territorialmente quatro países latino-americanos, a destacar: Brasil, Paraguai, Argentina e Chile. Tal integração se concretizará através da construção de um corredor logístico de passagem comercial que permita o transporte de mercadorias nas regiões compreendidas entre o oceano Atlântico e Pacífico. Neste sentido, considerando que as principais atividades a serem realizadas no Corredor Bioceânico são de caráter econômico, sua finalidade é, para além da integração entre seus países, impulsionar suas economias através do encurtamento de distâncias e da redução de custos operacionais oriundos das demandas comerciais ali exercidas. (Oliveira *et al.*, 2023)

É notório que o projeto de instalação da Rota Bioceânica possui um grande potencial em termos de desenvolvimento econômico. Em virtude disso, ao se conectarem regionalmente países com objetivos econômicos em comuns, suas economias se beneficiam das facilidades que uma aproximação mercantil e territorial possa promover, bem como suas comunidades locais também são alcançadas.

Para além desse alcance econômico, o plano traçado pela Rota traz em si impactos significativos e diretos no contexto ambiental, jurídico e social. Isso, pois a infraestrutura a ser criada, o espaço a ser ocupado, a circulação de pessoas, a passagem de bens e mercadorias, assim como de meios de transporte, são questões que já projetam modificações na dinâmica de funcionamento das sociedades e conseqüentemente no exercício dos seus direitos, deveres e suas externalidades.

Assim, o Corredor apresenta-se como uma novidade em termos de integração. Diante disso, é necessário compreender os antecedentes, o cenário e as motivações que incentivaram a criação de um plano estratégico de impulsionamento econômico no plano internacional tão amplificado e forte em termos de impacto. Portanto, neste capítulo explora-se o contexto de criação da Rota Bioceânica, as especificidades do projeto e sua importância em termos de integração regional para a América Latina.

1.1. O projeto da RILA

Historicamente, os países que localizam-se geograficamente como vizinhos possuem uma grande tendência a propor formas de integração física entre seus territórios e governos. Inicialmente, embora a integração territorial projetada esteja fundamentada em interesses de cunho econômico, é prescindível que decorra desta outras formas de integração, como a cultural e social.

Mais especificamente no que tange à América Latina, a história de suas fronteiras são dotadas de “simetria e assimetria, conflitos e consensos, como outras do mundo antigo, medieval e do tempo presente.”. Logo, o dinamismo existente entre a formação dos territórios transfronteiriços não pode estar apenas vinculado à movimentação econômica, haja vista que as relações culturais existentes e desenvolvidas neste contexto possuem força significativa para a concretização de sua integração. (Silva, 2023, p. 238)

Com a globalização e a introdução de novas formas de tecnologia, informação ao mercado, e às instituições e entidades nacionais e internacionais, os eixos de produção e comunicação acabam por se conectarem mais rapidamente, buscando otimizar suas relações e prestações de serviços. Neste sentido, gera-se então uma aproximação internacional, que ao considerar espaços geográficos estratégicos, promove e facilita a integração entre países através das suas vias rodoviárias, ferroviárias e hidroviárias.

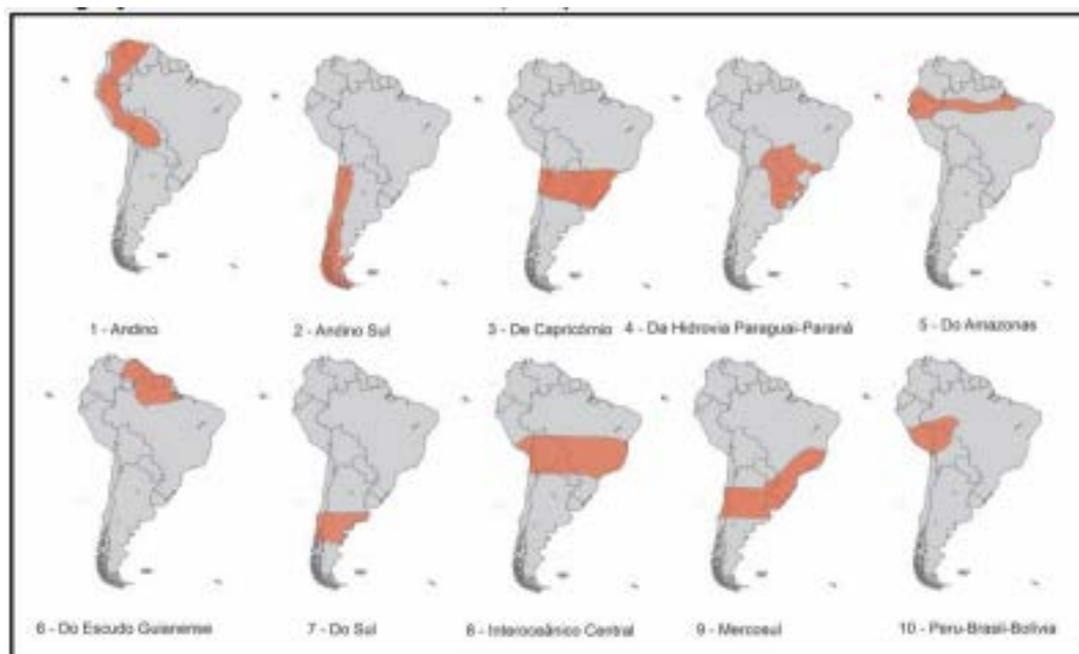
O Corredor Bioceânico é um projeto que possui raízes em debates sobre corredores econômicos de integração que se iniciaram a partir da década de 60 e 70. Com o avanço dos anos, o planejamento voltado para interligação entre o oceano Atlântico e Pacífico se tornou cada vez mais um ponto de interesse entre os países latino-americanos. Com isso, nasce a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA)³ em agosto do ano 2000, através de um encontro de Presidentes da América do Sul, realizado na cidade de Brasília. (Cosiplan, s.d)

Neste contexto, são delimitados os eixos de integração e desenvolvimento (EID) aprovados pelos governos sul-americanos e considerados por estes como espaços caracterizados pelo fluxo de bens e serviços entre as regiões de produção, com vistas a facilitar o acesso a zonas de grande potencial produtivo que ainda eram consideradas isoladas ou dotadas de utilidade (Bourlegat, 2024). Dentre os dez eixos, três deles fazem parte do estado brasileiro de Mato Grosso do Sul, a destacar: o Eixo Interoceânico Central; Eixo Hidrovia

³ Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) - é um mecanismo institucional de coordenação das ações intergovernamentais dos doze países sul-americanos, com o objetivo de construir uma agenda comum para promover projetos de integração de infraestrutura de transporte, energia e comunicações. Disponível em: <http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItem=28>.

Paraguai-Paraná e Eixo de Capricórnio.

Figura 1 - Eixos de Integração e Desenvolvimento propostos da IIRSA/COSIPLAN



Fonte: IPEA, 2022.

No ano de 1997, o Mato Grosso do Sul é integrado ao Conselho de Desenvolvimento e Integração Sul (Codesul) e à Zona de Integração de do Centro-Oeste da América do Sul (Zicosur). Através desta adesão, os governos dos Estados envolvidos passam a estudar a exequibilidade de logística no Eixo de Capricórnio em direção aos portos do Chile, com passagem no Brasil, Paraguai e Argentina. No mesmo ano de adesão, já são realizadas movimentações governamentais voltadas ao asfaltamento da rodovia que conecta Campo Grande a Porto Murtinho, finalizadas apenas em 2003. Contudo, o grande desafio era ligar Porto Murtinho à Carmelo Peralta através de uma ponte. (Bourlegat, 2024)

Figura 2 - Rota Bioceânica de Capricórnio



Fonte: Ministério do Planejamento e Orçamento. Governo Federal. Brasil (2024). Disponível em: <https://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/articulacao-institucional/rotas-de-integracao-sul-americana>

Os países da União das Nações Sul-Americanas (UNASUL) começaram a discutir a criação de corredores de integração, contudo, apesar das várias propostas estudadas pelos governos, a maioria foi rejeitada em razão de impedimentos administrativos e alterações na política sul-americana.

Com a assinatura da Declaração de Assunção sobre Corredores Bioceânicos em 2015, pelos governos do Brasil, Paraguai, Argentina e Chile, instalou-se o primeiro Grupo de Trabalho (Projeto Corredor) para tratar sobre o tema. Com isso, deu-se o primeiro passo para a concretização do mais novo projeto de integração regional para a Infraestrutura Regional da América do Sul (IIRSA).

Em face desse projeto, em junho de 2016 foram tomadas novas iniciativas políticas para possibilitar a integração dos governos envolvidos, ocasião em que Brasil e Paraguai fizeram um acordo voltado à construção de uma ponte sobre o rio Paraguai unindo as cidades de Porto Murtinho (Brasil) e Carmelo Peralta (Paraguai)⁴. (Basso e Ferretti, 2021)

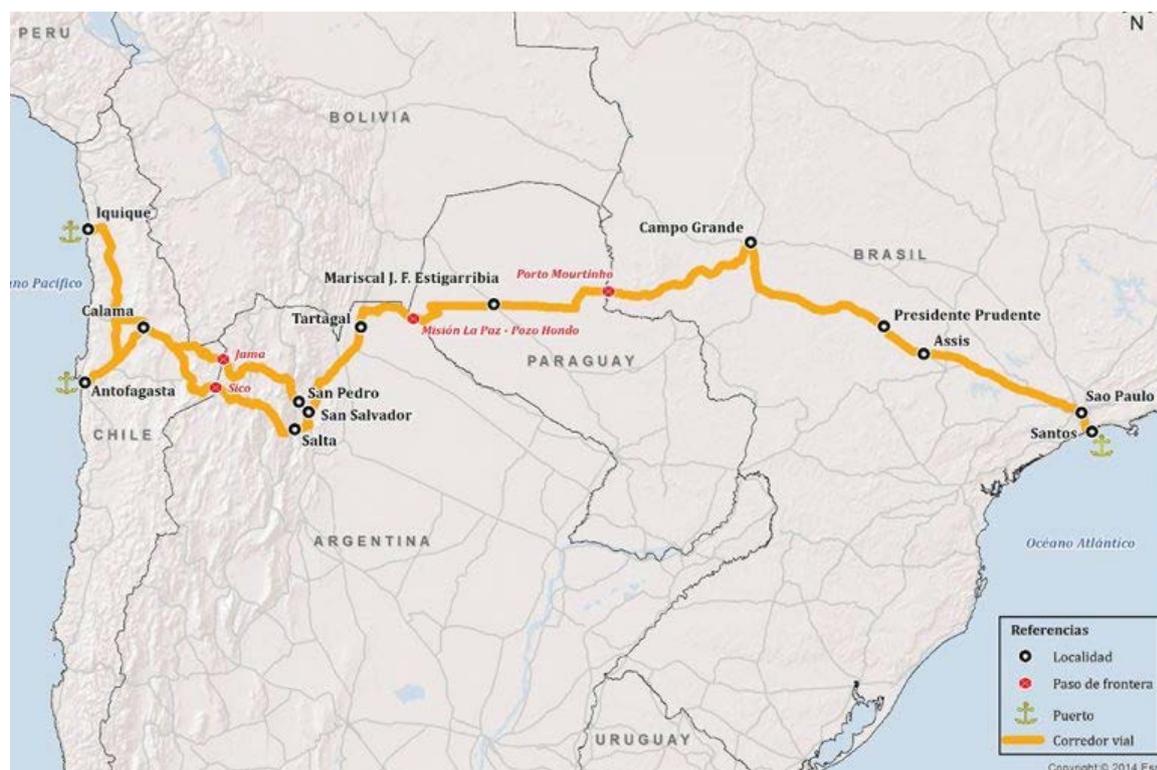
Neste sentido, a RILA trata-se de um corredor bioceânico que surge de um projeto de integração regional da América-Latina, e que se materializa através da construção de estrutura física que conecte, em linhas ferroviárias, rodoviárias e hidroviárias, os portos do oceano

⁴ Acordo aprovado através do Decreto Legislativo n. 110/2018 publicado em Diário Oficial pelo Senado Federal em 18 de abril de 2018 e promulgado pelo Decreto n° 9.471 de 14/08/2018.

Atlântico e Pacífico, incluindo os seguintes trechos: Campo Grande/MS a Porto Murtinho/MS (Brasil), Carmelo Peralta, Mariscal Estigarribia e Pozo Hondo (Paraguai), Misión La Paz, Tartagal, Jujuy e Salta (Argentina), e Sico, Jama, Puertos de Antofagasta, Mejillones e Iquique (Chile). (Rota Bioceânica MS, 2021)⁵

Conforme a figura abaixo, é possível visualizar como o corredor atravessa os e cidades países sul-americanos:

Figura 3 - Mapa do corredor bioceânico planejado



Fonte: Rota Bioceânica Mato Grosso do Sul. Disponível em: <https://rotabioceanica.com.br/tracado-e-caracteristicas/>.

Assim, a cidade de Porto Murtinho constitui ponto estratégico de fronteira entre Brasil e Paraguai, sendo cidade potencial nas relações comerciais da Rota. Além disso, o município sul-mato-grossense se destaca por ter sido território marcado por acontecimentos de relevância histórica no Brasil, haja vista a Guerra da Tríplice Aliança ocorrida de 1864 a 1870, por exemplo. Atualmente, em razão de seu porto de exportações, é considerado um dos principais territórios de interesse econômico do Corredor, haja vista sua localização estratégica de fronteira e seu porto, que será responsável por receber e despachar mercadorias e produtos. (Almeida, Teixeira, e Figueira, 2019)

⁵ Disponível em: <https://rotabioceanica.com.br/tracado-e-caracteristicas/>.

Diante disso, percebe-se que a construção do Corredor Bioceânico está fundamentada em claras motivações econômicas. Conforme destaca Nunes Filho (2019, p. 23-24), a instalação da Rota visa “agilizar o processo de escoamento das produções dos países sul-americanos para os demais continentes, evitando-se grandes deslocamentos por água através dos caminhos já conhecidos do comércio marítimo, sabidamente o Canal do Panamá ou o contorno pelo sul, via Patagônia”.

Neste sentido, a vantagem a ser obtida consiste na redução de 17 dias no transporte, apresentando-se como uma alternativa ao Porto de Santos (SP) em diminuição de distâncias e agilidade de transporte de mercadorias entre Ásia, Oceania e a Costa Oeste dos Estados Unidos da América.⁶ Logo, o interesse no projeto está na facilidade que a estrutura proporciona em termos de logísticas de transporte de produtos agrícolas voltados à exportação, que através da Rota, são realizados de forma mais rápida e econômica, principalmente ao mercado no continente asiático. Assim, a Rota será responsável por promover a integração geopolítica entre os países latino-americanos, reduzindo custos, otimizando o tempo de transporte de produtos e oportunizando inovações quanto à infraestrutura dos Estados a serem atingidos, bem como outros aspectos no campo social. (Oliveira *et al.*, 2023)

Ainda, conforme demonstração anterior, apesar de existirem diversos planos de integração regional sul-americanos em andamento, a Rota configura-se como um dos principais por reforçar convergências de interesses econômicos com governos latino americanos de forma física e política. Neste viés, a RILA, reflete as dimensões produtivas de mercado do continente asiático, local responsável pelo aumento significativo de produção e exportação na economia mundial. O encurtamento de distâncias com a Ásia, trazidos pelo Corredor, são direcionadas ao local com maior relevância quanto aos aspectos comerciais do mundo. Consta do Relatório de Atividades das Rotas de Integração Sul-Americana⁷, elaborado pelo Ministério de Orçamento e Planejamento do Governo Federal que:

Nas últimas duas décadas, as dimensões produtivas, financeiras e comerciais da China e do Sudeste Asiático impulsionaram a procura global de alimentos, matérias-primas e insumos básicos. Essas mudanças na economia global também causaram transformações no território brasileiro. **O forte dinamismo econômico da Ásia exerceu um poder de atração inegável para exportadores nacionais.** De acordo com o Comex Stat, em 2000, menos de 2% das exportações do Brasil foram para a China, totalizando pouco mais de US\$ 1 bilhão em valores atualizados. Em 2022, o país asiático adquiriu 27% do total das vendas brasileiras ao exterior, equivalentes a

⁶ Disponível em: <https://rotabioceanica.com.br/vantagens/>.

⁷ Relatório de Junho a Setembro de 2023 - <https://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/noticias/2023/dezembro/integracao-vai-reforcar-comercio-com-vizinhos-e-reduzir-tempo-e-custo-das-exportacoes-para-a-asia/relatorio-final-subcomite-do-mpo.pdf>

quase US\$ 90 bilhões. (MPO, 2023, p. 23). **Grifei**

Diante disso, considerando-se as demandas comerciais e o aumento da competitividade de mercado, após o Consenso de Brasília⁸, o governo Brasileiro tem retomado sua agenda de integração regional. Foram realizadas consultas em onze Estados brasileiros que possuem fronteiras sul-americanas, ocasião em que foram desenhadas cinco rotas de integração: Ilha das Guianas, Amazônica, Quadrante Rondon, Bioceânica de Capricórnio e Porto Alegre-Coquimbo. (MPO, 2023)

De acordo com informações do Ministério do Planejamento e Orçamento, desde a inauguração das atividades de integração sul-americana em 2002, as relações de comércio entre Brasil e a Ásia já se davam de forma próxima. Em números, conforme os dados do MPO, “O Brasil importava US\$ 8,7 bilhões dos vizinhos da América do Sul e US\$ 8 bilhões dos asiáticos. Nas exportações, os valores também eram próximos: US\$ 7,4 bilhões em bens e serviços para os países da América do Sul e US\$ 8,8 bilhões aos asiáticos”. Em 2023 as exportações para a Ásia chegaram a US\$ 152,4 bilhões e US\$ 40 bilhões para os países da América do Sul. (MPO, 2023)

Partindo disso, evidente que a Rota Bioceânica consagra-se como meio de potencializar relações comerciais no âmbito internacional, dotado de grandes investimentos em termos de infraestrutura, bem como altas expectativas quanto à proporção de benefícios econômicos trazidos pela sua instalação.

Entretanto, faz-se necessário destacar que embora a Rota Bioceânica possua aspectos de protagonismo econômico no âmbito de integração internacional entre os países da América do Sul, a instalação do corredor visa trazer benefícios que escapam ao campo das relações econômicas, atingindo a esfera social e cultural. Dessa forma, o projeto visa beneficiar “o desenvolvimento das cidades, dos povos e do turismo, graças às riquezas culturais e paisagísticas”, bem como apresenta-se como “uma janela de oportunidades para aumentar os intercâmbios de todo tipo em uma parte muito importante da América do Sul e que tem potencial de expansão” (Rota Bioceânica MS, 2021)⁹.

Em linhas gerais, portanto, a Rota de Integração Latino-Americana configura-se como projeto de grande potencial em termos econômicos, políticos, sociais e culturais, consagrando-se como oportunidade para os países da América do Sul intensificarem suas relações e

⁸ Reunião com líderes governamentais da América do Sul realizada em 30 de maio de 2023 em Brasília/DF.

⁹ Disponível em: <https://rotabioceanica.com.br/integracao-da-america-latina/>.

atingirem seus interesses no plano mercantil. Portanto, sua importância está em estimular as relações de comércio, fomentar a integração regional, e através disso, impulsionar o desenvolvimento local e possibilitar uma aproximação cultural entre seus locais.

1.2. A importância da RILA para a integração regional da América Latina

Realizado o esclarecimento sobre o projeto da Rota de Integração Latino-Americana, bem como demonstradas as suas especificidades no tópico anterior, necessário se faz compreender a importância da RILA no contexto de integração e regionalismo do continente sul-americano, tendo em vista sua evolução histórica no quadro internacional.

Neste sentido, a integração regional dos países da América Latina é fruto das suas ondas de regionalismo que pautam-se na vontade natural destes em aproximarem-se, haja vista o seu contexto de similaridades históricas, de tradições e costumes. Assim, nas palavras de Ituassú:

En las Américas no hay bloques regionales, que dispersan las actividades, sino que una comprensión ajustada de cuanto puede producir un continente que se encuentra a si mismo, en busca de un camino mejor. Historia, tradiciones, costumbres, formas de nacimiento, ausencia de egoísmos e individualismos exagerados son componentes sociales de un cuadro que ennoblece la colectividad continental americana. (1986, p. 706)

Diante desse contexto, a ideia de integração e regionalismo latino-americano surge do desejo de seus povos de viverem um processo de integração regional com base na solução de suas controvérsias de forma pacífica, servindo como centro democrático e multilateral de debates e resolução de conflitos. Tais objetivos ganharam força apenas no contexto da Organização das Nações Unidas e da União Europeia. Assim, enquanto a Europa estava inserida em um período de guerra e embates, a América Latina focava em estabelecer a solidariedade entre suas comunidades através do desenvolvimento de instrumentos normativos que inclusive, são utilizados até hoje. (Lino, 2010)

Partindo disso, os países latino-americanos começam a movimentar-se em direção a uma transformação econômica que concretiza-se em uma nova organização e tentativas de promover sua integração regional. Assim, após o fim da Associação Latino-Americana de Livre Comércio (ALALC) em 1980, com a assinatura do Tratado de Montevideo criam a Associação Latino-Americana de Integração (ALADI), composta atualmente por 13 (onze)

países-membros¹⁰ e consagrando-se como o maior grupo latino-americano de integração. Através da criação da ALADI, dá-se início a um período de busca de “desenvolvimento econômico conjunto, e de multilateralismo, para escapar do subdesenvolvimento e da perigosa marginalização internacional”. (Lino, 2010, p. 59)¹¹

Neste cenário, é preciso entender o conceito de regionalismo, que na definição de Wagner Luiz Menezes Lino, trata-se de:

(...) ação internacional de Estados que, dada a proximidade geográfica, além de sua identidade histórica e cultural, pactuam acordo internacional no sentido de coordenarem estrategicamente suas ações em busca da solução de problemas que lhes são próprios e na consecução de objetivos comuns previamente estabelecidos no tratado. (2007, p. 97)

Portanto, considerando a vizinhança territorial e as semelhanças regionais entre os Estados, o regionalismo finda-se em traçar métodos que estejam voltados a um alinhamento de propósitos e objetivos comuns entre estes países e seus governos. Sobre isso, ainda destaca o autor que:

O regionalismo se desenvolve em um ambiente no qual se respeitam determinadas características locais e peculiares regionais, e se sustenta sobre princípios e pressupostos localmente reconhecidos como aceitos por aquela comunidade regional, ou ainda, em função dessa dinâmica, fazendo surgir outros princípios que norteiam as relações entre os Estados. O regionalismo envolve então um conjunto de fenômenos não só marcados pelo estabelecimento de estratégias regionais de cooperação, mas por um processo mais aprofundado de integração entre os blocos econômicos. (2007, p. 99)

Interessante analisar que o regionalismo se concretiza na esfera de proximidade histórica entre os países. Mais especificamente no contexto da América Latina, as formas de colonização européia, a autodeterminação dos povos latinos, os conflitos voltados a conquista de territórios por estes, bem como a divisão e distribuição de terras como resultado de diversas batalhas, a língua, tradições e costumes, são fatores que demonstram as similaridades no estabelecimento das nações latinas, apesar de suas diferenças internas.

Desse modo, do regionalismo e da busca pela autonomia dos países latino-americanos, surge o movimento de integração dos países, correspondente a uma aproximação econômica e

¹⁰ Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Cuba, Equador, México, Panamá, Paraguai, Peru, Uruguai e Venezuela. Informação disponível em: <https://www.aladi.org/sitioaladi/language/pt/o-que-e-a-aladi/>.

¹¹ Texto original: “iniciando así una nueva fase en la búsqueda por el desarrollo económico conjunto, y del multilateralismo, para escapar del subdesarrollo y de la peligrosa marginalización internacional”.

regional entre eles, o que resulta no surgimento das chamadas “ondas de integração” da América Latina. A primeira, conhecida como Velho Regionalismo entre a década de 50 e 80, surge após a Segunda Guerra Mundial e volta-se politicamente à concretização de uma união aduaneira que visa facilitar o comércio e as atividades industriais de modo a diminuir a dependência do mercado latinoamericano com os outros centros econômicos globais. A segunda, denominada como Regionalismo Aberto, iniciada nos anos 90 até o início dos anos 2000, dado o fim da Guerra Fria, fundamenta-se nas noções neoliberais, ocasião em que concentrou-se na abertura de mercados por intermédio dos tratados de livre comércio, aberturas nas fronteiras, construção de infraestruturas regionais e tratativas de governança ambiental e trabalhista. Por fim, a terceira onda, iniciada no começo dos anos 2000, busca uma remodelação dos processos de integração regional na medida em que abandona o padrão liberal dos movimentos anteriores. (Maciel *et al.*, 2024)

Neste viés, destaca Souza:

As iniciativas de integração regional latino-americana foram retomadas com a criação da Cepal. A Comissão Econômica para a América Latina (Cepal) foi criada em 1948 pela ONU para estudar os problemas da América Latina e propor soluções. Liderada pelo economista argentino Raúl Prebisch e integrada por uma série de jovens economistas e cientistas sociais e políticos, dentre eles o brasileiro Celso Furtado, cumpriu um papel decisivo na formulação do pensamento econômico latino-americano. Partindo do diagnóstico de que a dependência externa e as estruturas internas arcaicas da América Latina eram responsáveis pelo subdesenvolvimento, a Cepal propunha que a saída estava na industrialização. (2012, p. 96)

Neste contexto, dada a segunda onda de integração, na prática do regionalismo aberto, o processo de integração da América do Sul evolui. No pensamento de Souza (2012), enquanto o Mercosul se transformava de área de livre comércio (1991) para união aduaneira (1995), o Pacto Andino transformava-se em Comunidade Andina das Nações (1996) tendo constituído uma união aduaneira (1995). Assim, embora os acordos iniciais voltassem ao estabelecimento de uma integração de produção (industrial), deu-se lugar a integração comercial, ao invés de união aduaneira protegida externamente da produção regional, é exercido o regionalismo aberto.

Assim, destaca Mariano:

No caso de países latino-americanos devemos levar em conta que os processos de integração regional invariavelmente são pensados como um instrumento promotor da inserção internacional – política e econômica – e do desenvolvimento regional. Portanto, pensar a influência do contexto externo sobre a decisão de cooperar em projetos integracionistas deve levar em consideração o ponto de vista dos atores envolvidos. (2015, p. 31)

(...)

O pressuposto básico do esquema é que a integração para os países latino-americanos é geralmente uma política de inserção internacional (tanto econômica como política) e de desenvolvimento, ainda que ao longo do processo de integração esses objetivos não sejam alcançados. Em outras palavras, o interesse comum que motiva estes atores a se aproximarem é a tentativa de impulsionar esses objetivos a partir do regionalismo. Neste caso, independentemente do momento e do interesse motivacional impulsionador do processo de integração, pode-se afirmar que a finalidade permanece constante: superar a sua condição de país periférico no sistema internacional e adequar-se às pressões promovidas por ele. (2015, pp. 31-32)

Nesse novo cenário, os mecanismos de integração avançam com base em suas dinâmicas próprias, suas especificidades e fins sem necessariamente seguir algum modelo ou estrutura pré-determinada, mesmo que o padrão europeu de integração seja tido como referência. Assim, os novos movimentos de integração passam a ser meios que viabilizem as relações comerciais e a ampliação de capacidade dos países em suprir as novas demandas sociais e transnacionais. Dos processos de integração vividos pela América Latina, entende-se que embora os seus regionalismos tenham se dado de formas diferentes e singulares, todos partiram da noção de cooperação regional entre os seus governos, o que fez com que os processos de integração promovessem uma reconfiguração dos Estados. (Mariano, 2015)

Diante desses fatos e dos acontecimentos geopolíticos expostos, é possível notar que a integração regional da América Latina e sua evolução demonstra seu protagonismo nos sistemas atuais de integração continental. Consoante a isso, nota-se que a concretização da Rota Bioceânica reforça ainda mais tal destaque na esfera de integração, haja vista que reafirma a dinâmica de atuação em face aos objetivos, interesses e propósitos em comum entre seus Estados, adaptados às suas similaridades e antecedentes regionais, bem como à sua proximidade geográfica.

Assim, diante de toda essa trajetória histórica nos movimentos regionalistas realizados pelos Estados, “foram as iniciativas de cunho econômico que determinaram as bases para que propostas como a da RILA pudessem prosperar depois delas” (Nunes Filho, 2019, p. 23).

A Rota Bioceânica constitui-se claramente um meio de fortalecimento para o movimento de integração na América Latina, isso pois sua materialização trará continuidade às medidas e processos de integração iniciados desde o final da Segunda Guerra Mundial. Ao interligarem-se Brasil, Paraguai, Argentina e Chile através da construção de uma estrutura física, busca-se colocar em prática o exercício de atividades comerciais que foram traçadas como objetivos entre os países da RILA. Para além de objetivos econômicos, deseja-se

promover uma integração social entre os povos e revigorar o seu desenvolvimento local e cultural.

Neste contexto, destacam Sunakozawa *et al.*:

Sin embargo, a partir de movimientos regionales y endógenos, la consolidación de un vínculo con el Océano Pacífico, desde Brasil, está en proceso de consolidarse como reclaman varios líderes políticos y el sector privado, especialmente en Chile, Brasil, Paraguay y Argentina. Siempre ha existido el sueño de conectar los dos océanos que bañan las costas del continente sudamericano. Sin embargo, bajo la presión de las demandas económicas y la apertura de rutas alternativas, nuevos mercados, se da claramente el manifiesto de los gobiernos locales, de crear las infraestructuras necesarias para una nueva entrada de inversionistas, importaciones diversas, turismo, exportaciones de productos agropecuarios, como soja, maíz, aves, res, cerdo, celulosa, minerales, etc. (2024, p. 178)

Logo, com o Corredor Bioceânico reafirma-se a importância dos processos de integração econômica e territorial da América Latina, principalmente diante do que o Corredor possibilitará em níveis de desenvolvimento econômico e regional com forte peso de impacto em nível de dinâmica econômica mundial.

O projeto da RILA é extremamente significativo, com alto investimento financeiro e mobilidade governamental, traz consigo grande potencial em nível de transformação e potencialização da atuação governamental econômica dos Estados.

A infraestrutura traçada para a Rota inaugura-se diferencial em termos de estrutura de projeto econômico e em termos de integração. Com isso, a Rota objetiva impulsionar o desenvolvimento econômico das regiões por onde terá passagem, estimulando investimentos em infraestrutura, como estradas, ferrovias e portos. Isso pode gerar empregos e melhorar a qualidade de vida das comunidades locais. Além disso, as facilidades trazidas pelas atividades comerciais ali exercidas e a colaboração econômica irão fortalecer laços políticos e sociais entre as nações envolvidas.

Neste sentido, a RILA permitirá o acesso mais rápido e eficiente aos mercados do Pacífico, permitindo que produtos da América do Sul, especialmente do agronegócio, alcancem mercados asiáticos com maior facilidade, o que claramente aumentará as exportações e a competitividade da região. Isso promoverá a competitividade da América Latina no cenário global, fazendo com que os países da região se posicionem com mais efetividade nas cadeias de valor internacional. Ainda, com a melhoria das conexões de transporte, espera-se a redução dos custos logísticos para a movimentação de mercadorias, o que torna o comércio mais eficiente, beneficiando tanto produtores quanto consumidores.

Ademais, o Corredor Bioceânico oferece uma alternativa às rotas tradicionais de transporte marítimo, especialmente em tempos de crises ou tensões comerciais. Essa diversificação é crucial para garantir a resiliência das economias locais.

Portanto, a Rota Bioceânica representa uma oportunidade significativa para a América Latina, com potencial para estimular o comércio, fomentar a integração regional e promover o desenvolvimento econômico e de suas localidades, de modo a manter o continente sul-americano como um dos líderes na esfera de integração regional e econômica.

2. CAMINHOS PARA A PROTEÇÃO JURÍDICA DA RILA SOB A PERSPECTIVA DOS DIREITOS HUMANOS SOCIAIS

A RILA configura-se como um projeto dotado de grandes vantagens econômicas e comerciais para a América Latina, na medida em que promove a integração de seus países no âmbito das suas relações políticas e territoriais, sendo meio de viabilização do desenvolvimento econômico, turístico e cultural.

Contudo, apesar dos benefícios que a implementação de uma proposta de interligação física e de cooperação internacional entre os Estados possa trazer para o comércio nacional e internacional do continente latino-americano, a Rota Bioceânica apresenta seus desafios. A falta de infraestrutura, prejuízos ao meio ambiente e aos povos originários, questões aduaneiras, controle e segurança pública entre fronteiras, dentre outros, são algumas das preocupações levantadas com a inauguração da RILA.

Assim, nota-se que a circulação de pessoas, a passagem de bens e mercadorias, bem como de meios de transporte, são consequências que atingem fortemente a esfera ambiental, econômica e jurídica. Diante disso, e em atenção a facilidade de deslocamento espacial, atenta-se as possibilidades de aumento da criminalidade (tráfico de pessoas, tráfico de drogas, crime de contrabando, crimes ambientais, exploração sexual, etc), imigração ilegal, bem como questões afetas à esfera de regulação fiscal e documental, e proteção ambiental, por exemplo.

Neste viés, em observância aos impactos e preocupações citados, infere-se que a população regional será negativamente e consideravelmente afetada. Isso, pois a instalação da Rota Bioceânica, ao adentrar o espaço físico como instrumento de integração, impactará fortemente sob seus locais. Nisso, a Rota apresenta-se como um meio de desafios em face a graves violações aos direitos humanos, incidindo a preocupação a respeito de como o aumento do fluxo de passagem de pessoas e mercadorias poderá impactar as comunidades locais dos países do Corredor Bioceânico.

Diante disso, ao tratarmos sobre a Rota Bioceânica e, considerando toda a população a ser atingida com o seu mecanismo de funcionamento e estrutura, o desenvolvimento social e a proteção dos direitos humanos sociais devem ser altamente considerados, tendo como ponto de partida a dignidade da pessoa humana.

Portanto, o presente capítulo visa explorar as dimensões de proteção jurídica que a Rota de Integração Latino-americana pode levantar no campo dos direitos humanos sociais, comparando os instrumentos normativos internacionais e nacionais que se referem ao campo da cooperação jurídica internacional entre os países da RILA.

2.1. Implicações da Rota Bioceânica e os Direitos Humanos Sociais

Conforme demonstrado anteriormente, a Rota Bioceânica configura-se como projeto responsável por trazer mudanças significativas para a população local dos países em que irá passar. Tais mudanças incluem impactos diretos sobre as esferas econômica, jurídica, ambiental e social.

Diante dessas transformações, preocupa-se com o fato de que as comunidades atingidas com a implementação da Rota possam ter seus direitos humanos violados diante do objetivo máximo de realização econômica dos governos. Assim, um plano governamental de alto empenho e incidência local necessita ter como fundamento e ponto de partida os direitos humanos, principalmente considerando que pessoas serão diretamente afetadas.

Neste sentido, destaca Aquino:

O Corredor Bioceânico, ao mesmo tempo que se identifica como um indutor econômico essencial e relevante, também induz externalidades negativas que deverão ser enfrentadas para o atingimento real do objetivo da integração regional, que como já exposto, pressupõe o respeito ao desenvolvimento social e as garantias dos direitos humanos. (Aquino, 2023, p. 46).

De uma observação das propostas de apresentação da RILA, consta dos seus objetivos que esta “Proporcionará uma integração física e cultural entre os países latino-americanos” e que “Não beneficiará apenas a economia, mas o desenvolvimento das cidades, dos povos e do turismo, graças às riquezas culturais e paisagísticas”¹².

De fato, é notório que uma integração regional de tamanha dimensão permitirá que haja uma troca significativa entre culturas e atrairá ainda mais a atenção das pessoas para a região através do turismo e do inegável desejo de visualizar do que se trata a estrutura de passagem e interligação regional proporcionada pelo Corredor Bioceânico. Além disso, presume-se que com a infraestrutura que a instalação da Rota exige, as cidades se desenvolverão cada vez mais para suportar a demanda de transporte e pessoas.

Mesmo diante desses benefícios que escapam aos fins econômicos da RILA, sua proteção jurídica e sua concretização devem estar fundamentadas no macroprincípio da dignidade humana e conseqüentemente sobre os direitos sociais, pois trata-se de pessoas.

¹² Disponível em: <https://rotabioceanica.com.br/integracao-da-america-latina/>.

Considerando um plano de tão significativa dimensão política, relaciona-se a ideia de Eduardo Galeano ao elaborar que:

O sistema não previu este pequeno incômodo: o que sobra é gente. E gente se reproduz. Faz-se o amor com entusiasmo e sem precauções. Cada vez resta mais gente à beira do caminho, sem trabalho no campo, onde o latifúndio reina com suas gigantescas terras improdutivas, e sem trabalho na cidade, onde reinam as máquinas: o sistema vomita homens. (Galeano, 2000, p. 12)

Isso, pois falar sobre o Corredor Bioceânico implica em estudar seus impactos jurídico-sociais haja vista que estamos tratando sobre ocupação e modificação de espaço, não de forma isolada, mas ocupação e transformação de espaço onde já habitam pessoas, onde já operam formas próprias e culturais de funcionamento atreladas às suas características regionais individuais. Compreender tais fatores implica atribuir significado ao espaço a ser ocupado e transformado e, conseqüentemente, entender que o território habitado é parte da identidade de um povo.

Para Sack (1986), a territorialidade possui uma extensão política mas também econômica e cultural porque está interligada à forma como as pessoas fazem uso da terra, como se organizam no espaço e como atribuem significado à ele. Além disso, nas palavras do autor “A territorialidade, como um componente do poder, não é apenas um meio para criar e manter a ordem, mas é uma estratégia para criar e manter grande parte do contexto geográfico através do qual nós experimentamos o mundo e o dotamos de significado” (Sack, 1986, p. 219 *apud* Haesbaert, 2004, p. 3). Neste viés, destaca Haesbaert que:

Portanto, todo território é, ao mesmo tempo e obrigatoriamente, em diferentes combinações, funcional e simbólico, pois exercemos domínio sobre o espaço tanto para realizar “funções” quanto para produzir “significados”. O território é funcional a começar pelo território como recurso, seja como proteção ou abrigo (“lar” para o nosso repouso), seja como fonte de “recursos naturais” – “matérias-primas” que variam em importância de acordo com o(s) modelo(s) de sociedade(s) vigente(s) (como é o caso do petróleo no atual modelo energético capitalista). (Haesbaert, 2004, p. 3)

A instalação do Corredor Bioceânico implica em mudança e alteração de territórios já habitados por pessoas que atribuem significado aos lugares onde passará, e projetando seu “exercício de ser”. Porto Murtinho (Brasil) e Carmelo Peralta (Paraguai), por exemplo, são cidades integradas por suas próprias comunidades e apresentam suas particularidades.

Assim, considerando essa noção de pertencimento ao território onde a comunidade local exerce o seu estado de “ser e existir”, projetando nele sua identidade e formas de estar e pertencer, digno de destaque se faz a perspectiva de Ailton Krenak ao afirmar que:

A modernização jogou essa gente do campo e da floresta para viver em favelas e em periferias, para virar mão de obra em centros urbanos. Essas pessoas foram arrancadas de seus coletivos, de seus lugares de origem, e jogadas nesse liquidificador chamado humanidade. Se as pessoas não tiverem vínculos profundos com sua memória ancestral, com as referências que dão sustentação a uma identidade, vão ficar loucas neste mundo maluco que compartilhamos. (Krenak, 2019, p. 9)

Diante dessa perspectiva, e ainda mais no contexto macroeconômico que permeia a esfera da Rota Bioceânica, também faz-se necessário visualizar essa noção de territorialidade sob a interpretação materialista. Neste sentido, pontual a afirmação de Krenak ao dizer que:

(...) o mundo acredita que tudo é mercadoria, a ponto de projetar nela tudo o que somos capazes de experimentar. A experiência das pessoas em diferentes lugares do mundo se projeta na mercadoria, significando que ela é tudo o que está fora de nós. Essa tragédia que agora atinge a todos é adiada em alguns lugares, em algumas situações regionais nas quais a política — o poder político, a escolha política — compõe espaços de segurança temporária em que as comunidades, mesmo quando já esvaziadas do verdadeiro sentido do compartilhamento de espaços, ainda são, digamos, protegidas por um aparato que depende cada vez mais da exaustão das florestas, dos rios, das montanhas, nos colocando num dilema em que parece que a única possibilidade para que comunidades humanas continuem a existir é à custa da exaustão de todas as outras partes da vida. (Krenak, 2019, p. 23)

Portanto, a prosperidade econômica a ser trazida pela Rota se dará às custas de quem?. Conforme Galeano (2000), o sistema é um grande responsável pela multiplicação da fome e do medo, a riqueza ainda é concentrada e a pobreza se alastra. Diante disso, a “engrenagem internacional continua funcionando: os países a serviço das mercadorias, os homens a serviço das coisas” (p. 249). Logo, destaca o citado autor que:

Com a passagem do tempo, vão-se aperfeiçoando os métodos de exportação das crises. O capital monopolista alcança seu mais alto grau de concentração, e seu domínio internacional dos mercados, dos créditos e dos investimentos torna possível o sistemático e crescente deslocamento das contradições: os subúrbios pagam o preço da prosperidade sem maiores sobressaltos dos centros. O mercado internacional continua sendo uma das chaves mestras desta operação. (Galeano, 2000, p. 249).

Neste sentido, Castells (1999, p. 41) afirma que “Em um mundo de fluxos globais de riqueza, poder e imagens, a busca da identidade, coletiva ou individual, atribuída ou construída,

torna-se a fonte básica do significado social”. Ressalta o autor que há uma comunicação entre a humanidade e a sua relação com a natureza baseada na produção, no consumo, na experiência e no poder, de modo que “cristalizam-se ao longo da história em territórios específicos, e assim geram culturas e identidades coletivas”. (p. 52)

Portanto, diante da narrativa globalizante de mercado que permeia o contexto de instalação da Rota Bioceânica, e tendo em vista a perspectiva territorialista e o direito das gentes, resta clara a possibilidade de que ocorra a violação de direitos humanos das comunidades pertencentes aos seus países.

A título de exemplo, já pode-se afirmar que a Rota refletirá fortemente sobre os povos originários latino-americanos tendo em vista que a estrada do corredor passará por localidades indígenas. De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a região Centro-Oeste é a terceira com maior concentração de população indígenas, sendo o Mato Grosso do Sul responsável por concentrar cerca de 56%¹³. Conforme informações da Secretaria de Estado de Turismo, Esporte e Cultura (SETESC MS), o município de Porto Murtinho, por onde passará o Corredor, comporta as etnias Kadiwéu e Kinikinau, dentro de 5 (cinco) comunidades indígenas, a citar: Aldeia Barro Preto, Aldeia São João, Aldeia Tomázia, Aldeia Alves de Barros, Aldeia Campina e Aldeia Córrego do Ouro¹⁴.

Conforme o Portal de Gobernaciones y Municipios da Republica del Paraguay, na região de Carmelo Peralta, no Alto Paraguai (extremo norte), vive a comunidade indígena da etnia Ayoreo, que concentra suas atividades na coleta de carnadas e produção artesanal, que inclusive, é oferecida aos turistas que visitam o Pantanal Chaco¹⁵. Em Jujuy, na Argentina, consoante o Observatorio de Derechos Humanos y Pueblos Indígenas há 274 comunidades indígenas¹⁶. E no Chile, de acordo com a Corporación Nacional de Desarrollo Indígena, são 98 comunidades indígenas, composta pelas etnias Aymara, Mapuche, Rapa Nui, Lican Antai, Quechua, Kawésqar, Yagán e outros¹⁷.

No contexto de habitação indígena, a relação com a terra e a natureza possuem grande importância. Ao mesmo tempo que a Rota irá promover uma integração de territórios, pode

¹³ Disponível em: <https://www.setesc.ms.gov.br/comunidades-indigenas-2/#:~:text=Em%20Mato%20Grosso%20do%20Sul,%2C%20Atikun%2C%20Ofai%2C%20Guat%2C%20B3>.

¹⁴ Disponível em: <https://www.setesc.ms.gov.br/comunidades-indigenas-2/#:~:text=Em%20Mato%20Grosso%20do%20Sul,%2C%20Atikun%2C%20Ofai%2C%20Guat%2C%20B3>.

¹⁵ Disponível em: <https://www.municipios.gov.py/carmeloperalta/>

¹⁶ Disponível em: <https://derechoshumanosypueblos.jujuy.gob.ar/wp-content/uploads/sites/79/2023/07/Comunidades-Ind%C3%ADgenas-de-Jujuy-con-Personer%C3%ADa.pdf>

¹⁷ Disponível em: https://geoarchivos.ine.cl/Files/ATLAS_RURAL/02_Interior_Norte_Grande.pdf

haver um desarranjo regional que desconsidere essas diversidades e assuma o que Ailton Krenak define como uma ideia de “humanidade homogênea”, onde o consumo substitui a cidadania (2019, p. 12). Para o autor, separar o ser humano da terra para colocá-lo numa abstração civilizatória, “suprime a diversidade, nega a pluralidade de formas de vida, de existência e de hábitos”.

Embora tenham sido citados os povos originários, ainda há muitas preocupações relacionadas às comunidades locais no contexto de integração da RILA. Segundo Asato e Dorsa (2020, p. 106), a RILA pode trazer outras problemáticas sociais como o “aumento da prostituição e roubo de cargas” que podem incorrer numa insegurança pública, haja vista o “histórico ocorrente na cidade de Porto Murtinho vinculado à prostituição sexual infantil e conexão implícita ao turismo de pesca”.

Isso, sem considerar ainda o alto potencial de tráfico de drogas e de pessoas na área transfronteiriça, que, inclusive, já configura atividade comum no estado do Mato Grosso do Sul em razão da facilitada permeabilidade de pessoas e da falta de fiscalização nas fronteiras de trânsito. Além disso, podemos exemplificar as questões trabalhistas pertinentes aos motoristas e transportadores que transitarão nas estradas da Rota Bioceânica, entre vários outros exemplos que apontam para a necessária consideração de proteção jurídica nesta esfera integrativa.

Desse modo, desconsiderar as diversidades, o regionalismo que opera nas localidades e a identidade territorial, pode contribuir para que a RILA promova uma integração apenas econômica às custas de um desarranjo regional e do acentuamento de vulnerabilidades locais em razão da violação de direitos humanos.

À vista disso, a RILA necessita ser construída sob o pilar da dignidade da pessoa humana e da segurança jurídica de forma que tal projeto se materialize a favor dos direitos humanos sociais, não deixando que o discurso materialista e a agenda política de mercado assumam objetivos econômicos que ultrapassem a esfera da dignidade e do exercício do ser dos seus locais.

2.2. Tutela jurídica da RILA como afirmação dos Direitos Humanos Sociais sob a perspectiva do colonial

Consoante as problemáticas levantadas em capítulo anterior a respeito da proteção dos direitos humanos sociais no contexto da RILA, o primeiro passo para sua efetivação se dá

através da normatização desses direitos pelos governos do Brasil, Paraguai, Argentina e Chile de modo especificamente voltado à Rota.

Considerando que são quatro países protagonistas do projeto do Corredor, o conteúdo e aplicabilidade destes devem reter-se às suas particularidades, com fundamento nos direitos humanos sociais enquanto parte da ordem pública internacional e como produto jurídico da dignidade humana.

Tais direitos, enquanto componentes da ordem e jurisdição internacional, possuem um longo histórico de concretização na esfera jurídica interna e externa dos países. Em termos globais, pode-se mencionar a Declaração Universal dos Direitos Humanos (1948) e o Pacto Internacional sobre Direitos Econômicos, Sociais e Culturais (1966), que consagram vários dispositivos amplos voltados aos direitos humanos sociais. Mais claramente quanto ao continente americano, menciona-se a Convenção Americana de Direitos Humanos (Pacto de São José da Costa Rica), que traça os princípios de cunho social da Organização dos Estados Americanos, bem como o Protocolo de San Salvador (1988).

Falar sobre os direitos humanos sociais implica destacar as chamadas gerações de direitos humanos, e nesse caso, a segunda geração de direitos humanos, haja vista que surgiram em um ambiente histórico onde foi necessária a tutela dos direitos inerentes à dignidade humana e às liberdades individuais.

Os direitos humanos de segunda geração surgem no âmbito histórico do século XX como resultado das mudanças políticas e sociais oriundas das lutas operárias, revoluções socialistas e da ascensão dos Estados de bem-estar social. Essa geração de direitos passa a abranger os direitos sociais, econômicos e culturais com vistas a promover a igualdade material e garantir dignidade a todos.

A principal característica dos direitos de segunda geração está no reconhecimento de que, em uma sociedade de desiguais, apenas a garantia formal das liberdades é insuficiente para se assegurar a dignidade humana. Com isso, passa-se a exigir uma atuação estatal mais ativa, responsabilizando o Estado em implementar políticas públicas voltadas a garantir o acesso a direitos básicos. Assim, na esfera global, tais direitos passam a ser reconhecidos em diversas normativas internacionais, a destacar o Pacto Internacional sobre Direitos Econômicos, Sociais e Culturais (PIDESC) (1966), que reconhece a interdependência dos direitos humanos e transfere aos Estados e a comunidade internacional a obrigação de efetivá-los.

Sob esse aspecto, a efetivação dos direitos de segunda geração, e conseqüentemente os direitos humanos sociais dependem, principalmente, da capacidade do Estado de criar e sustentar um sistema de proteção social e de organização jurídica voltada à sua concretização.

Mesmo com o grande passo da sua previsão nas constituições de vários países, considerando o caráter pragmático dos direitos sociais, é notório que estes demandam a criação de políticas públicas concretas para sua realização. Apesar das dificuldades econômicas e políticas internas dos governos, a violação dos direitos sociais precisa ser evitada tanto na esfera interna quanto externa pelos países. O que indica que deve haver uma cooperação internacional direcionada a sua proteção e uma atuação conjunta de organismos internacionais para sua promoção e fiscalização.

Conseqüentemente, a afirmação e positivação dos direitos humanos de segunda geração, e mais especificamente os direitos sociais, refletem a extensão da concepção de dignidade humana na sua forma mais concreta. Porém, sua realização apresenta-se como um desafio antigo e atual que parte da vontade política e da criação de meios institucionais que os garantam.

Contudo, no caso da Rota Bioceânica, tratar sobre os direitos humanos sociais deve imprescindivelmente partir de uma perspectiva que considere o contexto colonialista da América Latina, já que a colonização europeia exerceu forte influência sobre sua estrutura econômica, política e social. Há uma herança colonial que surge da exploração de riquezas naturais, da força de trabalho dos povos originários e povos escravizados, que estabeleceu as bases da desigualdade social e violência sistêmica que reverbera nas sociedades latinas através do que chamamos tecnicamente de subdesenvolvimento dos países e seus cenários de exclusão social e econômica. A esse respeito, destaca Eduardo Galeano:

(...) o subdesenvolvimento latinoamericano é uma consequência do desenvolvimento alheio, que os latino-americanos somos pobres porque é rico o solo que pisamos e que os lugares privilegiados pela natureza foram amaldiçoados pela história. Neste nosso mundo, mundo de centros poderosos e subúrbios submetidos, não há riqueza que pelo menos não seja suspeita. (Galeano, 2010, p. 249)

Esse legado colonial gerou desequilíbrios na organização do continente latino-americano que apresenta-se até hoje como uma barreira à efetivação plena dos direitos sociais. O modelo econômico trazido pela colonização pautava-se em um sistema de produção e apropriação de bens a serem exportados para benefício das elites mercantis europeias que concentravam tais riquezas. Mesmo com a independência do continente latino-americano, a

desigualdade estrutural ainda marca os povos latinos diante de sua grave marginalização e vulnerabilidade social.

Com a institucionalização dos direitos humanos sociais ocorrida na segunda metade do século XX, encontra-se uma resistência nas estruturas sociais e econômicas resultantes da colonização. Sob uma ótica pós-colonial, a garantia e o acesso aos direitos humanos sociais na América latina devem ser tidos como parte do processo de descolonização, o que envolve a previsão normativa desses direitos e uma reorganização das relações sociais e econômicas moldadas pelo colonialismo.

No caso, a Rota Bioceânica representa um grande passo nesse processo de descolamento com as marcas do colonialismo, pois ela reformula o protagonismo comercial da América Latina nas relações exteriores, o que consequentemente a posicionará no mercado mundial. Contudo, a superação desse legado colonial não pode se dar às custas de uma progressão econômica que ultrapasse os direitos humanos sociais, pois dessa forma poderá as marcas da desigualdade social herdadas do colonialismo, continuarão a ser reafirmadas e perpetuadas. E um passo primordial para garantir que isso não ocorra está na tutela jurídica que considere as particularidades da rota sob a perspectiva dos direitos humanos sociais e da dignidade humana.

Ressalta Aquino (2023, p. 50) que a normatização dos direitos humanos sociais se deu de forma desequilibrada entre seu estabelecimento e garantia, haja vista a inércia política em consagrá-lo enquanto norma jurídica. Isso fez com que fosse necessária a criação de protocolos específicos para que estes fossem introduzidos nos sistemas de direitos humanos, como o Protocolo de San Salvador de 1998 e o Pacto Internacional dos Direitos Econômicos, Sociais e Culturais (PIDESC) de 1976.

Estes instrumentos jurídicos internacionais possuem um papel extremamente importante na positivação dos direitos humanos sociais de modo a assegurar a liberdade, a democracia, a paz, o tratamento igualitário e a proteção da dignidade humana. Neste sentido, os direitos humanos sociais como direitos supra estatais, possuem validade universal e estão vinculados a todos os poderes do Estado. Esses conferem segurança material, informacional e específica, com o fim de assegurar de modo extensivo a dignidade humana. (Neuner, 2010)

Nos dizeres de Norberto Bobbio (2004, p. 17), “o problema grave de nosso tempo, com relação aos direitos do homem, não era mais o de fundamentá-los, e sim o de protegê-los”. Conforme citado anteriormente, os direitos humanos sociais já foram positivados, o que implica que devem ser garantidos ativamente, de modo prático a todos. Assim, na esfera de

instalação da Rota Bioceânica, o desenvolvimento econômico dos países devem ter seus objetivos alinhados à efetivação dos direitos humanos.

Pode-se considerar que a RILA consagra-se como modelo de desenvolvimento diferenciado e atual que está se materializando em um contexto de avançada globalização econômica. Isso significa dizer que tal processo de globalização, sob a perspectiva do direito ao desenvolvimento, implica desafios aos direitos humanos sociais.

Neste sentido, destaca Asbjorn Eide:

Caminhos podem e devem ser encontrados para que o Estado assegure o respeito e a proteção dos direitos econômicos, sociais e culturais, de forma a preservar condições para uma economia de mercado relativamente livre. A ação governamental deve promover a igualdade social, enfrentar as desigualdades sociais, compensar os desequilíbrios criados pelos mercados e assegurar um desenvolvimento humano sustentável. A relação entre governos e mercados deve ser complementar. (Eide, 1995, p. 40)

Portanto, proteger direitos humanos num contexto de avanço da agenda política de comércio, é uma responsabilidade estatal e coletiva. No caso da RILA, significa que deve haver uma atuação conjunta entre governos e entre os agentes privados de modo que a agenda de direitos humanos seja incorporada às suas políticas de atuação. Isso, em razão de que os interesses nos benefícios a serem proporcionados pela RILA são majoritariamente dos governos e entes públicos e privados.

Ligado a isso, a dignidade da pessoa humana tem grande papel pois é meio de limitação e de tarefa dos poderes do Estado e da comunidade. Limitação, pois além de impedir que a pessoa seja reduzida à condição de objeto da atividade individual e de outrem, gera direitos fundamentais contra ações que a violem ou a ameacem. E tarefa, pois de sua constitucionalização, decorrem dela obrigações de tutela da parte dos organismos estatais a fim de que a dignidade de todos seja protegida, respeitada e promovida. (Sarlet, 2007, p. 378)

Associado a isso, destaca Piovesan que:

A efetiva proteção dos direitos humanos demanda não apenas políticas universalistas, mas específicas, endereçadas a grupos socialmente vulneráveis, enquanto vítimas preferenciais da exclusão. Isto é, a implementação dos direitos humanos requer a universalidade e a indivisibilidade destes direitos, acrescidas do valor da diversidade. (Piovesan, 2006, p. 22).

A proteção jurídica da RILA é um meio de garantir e preservar os direitos humanos das pessoas que estarão envolvidas nesse contexto justamente porque a instalação da Rota

Bioceânica implica regulações específicas direcionadas às suas particularidades. Essa proteção deve estar voltada à preservação desses povos latinos em termos de dignidade, paz e desenvolvimento econômico e social. Por isso, para que essa segurança se dê de modo efetivo e sustentável, os países da RILA devem pensar a construção de referências jurídicas que possam orientá-la nos termos das suas individualidades enquanto projeto de integração regional.

Essa tutela configura-se importante porque através dela a RILA estará sendo construída em constante afirmação e atenção aos direitos humanos sociais, e ao fazê-lo, estará consolidando o Estado Democrático de Direito. Conforme o pensamento de Ranieri (2013), o Estado moderno do século XXI se defronta com centros decisórios e produção do direito na sua organização internacional, que resulta na descentralização do poder do Estado. A soberania do Estado passa então a ser compartilhada com os sujeitos da ordem nacional e internacional, o que provoca a perda da autoridade estatal e do poder político. Neste sentido, os processos de globalização apresentam uma descentralização na tomada de decisões, na medida em que seus processos ultrapassam fronteiras e desafiam os princípios do Estado.

Assim, consoante Sunakozawa *et al.* (2024), em se tratando do Corredor Bioceânico, é urgente adotar medidas de proteção na esfera legislativa quando tratamos de um projeto que diz respeito a um novo espaço transfronteiriço, com características voltadas a plurinacionalidade e consequências intercontinentais, de modo que admita e discuta caminhos que tenham como fim salvaguardar o direito dos povos, o território e as demais relações que dizem respeito ao impacto local.

2.2.1. Cooperação Jurídica internacional em matéria de integração regional e desenvolvimento econômico-social nos países da RILA

Para além dos desafios logísticos, econômicos e ambientais que a Rota Bioceânica apresenta, conforme destacado em tópico anterior, sua implementação requer um robusto arcabouço de cooperação jurídica internacional entre os países envolvidos. Tal cooperação jurídica é essencial para garantir a segurança jurídica dos povos a serem atingidos com a construção da Rota e de proteger os seus direitos humanos de possíveis violações, o que consequentemente também permitirá a fluidez das operações transfronteiriças e a harmonização das normas que regem o comércio, a migração, os investimentos e outros aspectos essenciais ao sucesso do projeto.

Por conseguinte, os países da Rota Bioceânica já possuem instrumentos normativos que regem a cooperação jurídica internacional entre eles, tratando de assuntos como a assistência jurídica mútua, a execução de sentenças estrangeiras e a resolução de controvérsias comerciais. Num sentido geral, apesar dos países da Rota já terem essa conectividade em termos de cooperação, tal projeto envolve desafios neste campo, já que lidará com litígios comerciais, crimes transnacionais, direito dos trabalhadores, normativas ambientais e harmonização legislativa.

Por isso, tal cooperação é essencial para que se garanta a eficácia e a segurança jurídica do projeto para que se resguarde os direitos humanos através da aplicação de leis que orientem a organização e o funcionamento das atividades a serem exercidas no Corredor em um cenário que envolve diferentes jurisdições. Nesta senda, destacam Iensue e Carvalho:

A partir dessa perspectiva, há um dever genérico de prestação de cooperação internacional na medida em que os instrumentos jurídicos internacionais firmados entre os Estados constituem direitos e obrigações entre as partes, tendo por prioridade a solidariedade. Portanto, o cumprimento de atos de cooperação representam um dever do país solicitado, não mais um mero favor, sob pena de fragilizar o próprio sistema judicial.

De tal modo que, da natureza em si da cooperação jurídica internacional, infere-se a sua relevância, qual seja, cooperar implica auxiliar, contribuir com o outro mediante a criação de mecanismos ou estruturas capazes de unir, tendo em vista a busca de pontos de convergência e da necessidade de garantir o postulado nodal do Estado Liberal, ou seja, a segurança jurídica. (Iensue e Carvalho, 2017, p. 433)

A rigor, essa cooperação se torna ainda mais relevante no contexto da Rota pois trata-se de uma realidade transfronteiriça que se desenvolve no contexto do processo avançado de globalização e integração.

No âmbito de cooperação internacional e de integração da América Latina vários instrumentos podem ser referenciados, como a Carta da Organização dos Estados Americanos e os protocolos do Mercosul, por exemplo. Na esfera de desenvolvimento regionalista, a Resolução nº. 2.625 da Assembleia Geral das Nações Unidas (1970) também é responsável por evidenciar o dever de cooperação dos Estados e sua necessidade para que haja o processo de integração onde se baseiam as relações de objetivos socioeconômicos. (Furlani, 2022, p. 71)

Além disso, associado à integração econômica cita-se o Tratado de Montevidéu (1980), que forma a Associação Latino Americana para o Desenvolvimento Integrado (ALADI), responsável por traçar objetivos voltados ao processo de integração e do desenvolvimento econômico e social equilibrado. O Mercado Comum do Sul (MERCOSUL) também apresenta-se como um grande referencial em matéria de cooperação jurídica internacional já que é formado por normativas internacionais consolidadas que já foram internalizadas pelos seus

países membros. (Iensue e Carvalho, 2017, p. 435)

Em suma, apesar de o Brasil, Paraguai, Argentina e Chile já possuírem várias jurisdições internacionais em comum que refletem sobre suas normativas internas, deve haver uma movimentação de seus governos para o estabelecimento de bases sólidas de instrução jurídica da Rota para que, além de estabelecer referências legislativas ao seu funcionamento e coordenação, respeite e proteja os direitos humanos sociais, econômicos e culturais dos povos latinos que serão impactados com a sua instalação.

Logo, o tópico abaixo buscará demonstrar de modo mais específico como as normativas da OEA podem ser utilizadas para fundamentar e coordenar as atividades a serem exercidas pela Rota de Integração Latino-Americana, que levem em consideração a proteção dos direitos humanos sociais e da dignidade dos seus povos.

2.2.2. A proteção jurídica dos direitos humanos sociais da RILA com base nas normativas internacionais da Organização dos Estados Americanos

A Organização dos Estados Americanos (OEA) apresenta-se como importante meio de referência normativa à proteção e promoção dos direitos humanos sociais na esfera internacional. Enquanto entidade multilateral que inclui todos os países da América Latina, a OEA prevê em seus dispositivos jurídicos a cooperação entre seus Estados membros, que considera temas de relevância como segurança jurídica dos povos, justiça social e desenvolvimento social.

O surgimento da OEA foi influenciado pela Declaração Americana de Direitos e Deveres do Homem (1948), o que demonstra o interesse da América Latina no resguardo e viabilização dos direitos humanos em seus institutos jurídicos. (Aquino, 2023) Essa movimentação em direção a construção de bases sólidas de direitos humanos nos países latino-americanos configura-se um desejo que refletiu em relevantes instrumentos jurídicos. Nos dizeres de Flávia Piovesan:

No caso latino-americano, o processo de democratização na região, deflagrado na década de 80, é que propiciou a incorporação de importantes instrumentos internacionais de proteção dos direitos humanos pelos Estados latino-americanos. Hoje constata-se que os países latino-americanos subscreveram os principais tratados de direitos humanos adotados pela ONU e pela OEA. (Piovesan, 2017, p. 1374).

A Carta da OEA (1948) consagra-se como aparato jurídico de grande peso para os

direitos humanos sociais no contexto da RILA, haja vista que dispõe sobre a responsabilidade de atuação conjunta de seus membros no âmbito de desenvolvimento integral, que considera o avanço econômico e político pautado no respeito aos direitos da pessoa humana. Em seu preâmbulo, destaca o documento:

(...) o verdadeiro sentido da solidariedade americana e da boa vizinhança não pode ser outro senão o de consolidar neste Continente, dentro do quadro das instituições democráticas, **um regime de liberdade individual e de justiça social, fundado no respeito dos direitos essenciais do Homem;**

Persuadidos de que o bem-estar de todos eles, assim como sua contribuição ao progresso e à civilização do mundo exigirá, cada vez mais, uma intensa **cooperação continental;** (grifei)

Reformada pelo Protocolo de Buenos Aires (1967), pelo Protocolo de Cartagena de Índias (1985), pelo Protocolo de Washington (1992) e pelo Protocolo de Manágua (1993), a Carta da OEA estabeleceu princípios de solidariedade, integração e desenvolvimento, além de incentivar esforços dos países para a integração regional e um ambiente consolidado de cooperação. Em seu artigo 3º, letra e), reafirma o compromisso de que:

Artigo 3

e) Todo Estado tem o direito de escolher, sem ingerências externas, seu sistema político, econômico e social, bem como de organizar-se da maneira que mais lhe convenha, e tem o dever de não intervir nos assuntos de outro Estado. Sujeitos ao acima disposto, **os Estados americanos cooperarão amplamente entre si, independentemente da natureza de seus sistemas políticos, econômicos e sociais;** (grifei)

Além do compromisso voltado em termos de cooperação, a carta da OEA é clara em dar destaque ao compromisso de atuação conjunta de seus signatários em termos de desenvolvimento. A fundamentação deste tratado concentra-se em prever o avanço integral dos seus estados membros através de uma cooperação completa, e atenta aos princípios de solidariedade, de forma a considerar a justiça social internacional:

Artigo 30

Os Estados membros, inspirados nos princípios de solidariedade e cooperação interamericanas, comprometem-se a unir seus esforços no sentido de que impere a **justiça social internacional em suas relações e de que seus povos alcancem um desenvolvimento integral, condições indispensáveis para a paz e a segurança.** O desenvolvimento integral abrange os campos econômico, social, educacional, cultural, científico e tecnológico, nos quais devem ser atingidas as metas que cada país definir para alcançá-lo. **Grifei**

Outrossim, merece destaque a Carta Democrática Interamericana (2001) que tem como principal objetivo estabelecer o compromisso dos Estados membros da OEA em promover a

democracia e os direitos humanos, através de um crescimento econômico e desenvolvimento social fundamentados na justiça e equidade.

Inclusive, tal normativa reafirma a influência do Protocolo de San Salvador no que se refere aos Direitos Econômicos, Sociais e Culturais, ressaltando “a importância de que tais direitos sejam reafirmados, desenvolvidos, aperfeiçoados e protegidos para consolidar o sistema democrático representativo de governo” (preâmbulo). Ademais, destaca em seu artigo 13:

Artigo 13

A promoção e observância dos direitos econômicos, sociais e culturais são inerentes ao desenvolvimento integral, ao crescimento econômico com equidade e à consolidação da democracia dos Estados do Hemisfério. **Grifei**

Assim, ao dispor sobre o Estado de Direito, a governança democrática e a segurança jurídica baseada na salvaguarda dos direitos humanos, e de modo específico aos direitos sociais em um contexto de cooperação jurídica na América Latina, os aparelhos jurídicos internacionais da Organização dos Estados Americanos podem e devem ser tidos como referência na consolidação jurídica da Rota Bioceânica.

Através de bases normativas sólidas que orientem o processo de instalação e das atividades do Corredor Bioceânico, cria-se um ambiente compatível com o desenvolvimento integral, a favor dos direitos sociais, na medida em que propicia um avanço econômico que possibilite a proteção do bem-estar e da vida dos seus locais, bem como criando condições favoráveis para sua desenvoltura por meio de um arcabouço jurídico estável e previsível.

3. RILA COMO INSTRUMENTO DE DESENVOLVIMENTO LOCAL

As atividades comerciais realizadas no Corredor Bioceânico se apresentam como meio oportuno ao desenvolvimento econômico e mercantil das regiões de passagem, bem como possibilidade de fortalecimento econômico local.

No entanto, a Rota Bioceânica deve ser vista como uma iniciativa que ultrapassa a infraestrutura física de logística e transporte, atingindo o campo de viabilização do desenvolvimento local, fundamentada sob a ótica dos direitos humanos sociais.

Ao partirmos de uma perspectiva social, a Rota apresenta-se como uma oportunidade estratégica para promover o desenvolvimento das suas localidades, podendo ser vista como meio essencial para a amenização de desigualdades sociais regionais, para melhoria das condições de vida das comunidades locais e consolidação identitária cultural. Trata-se, portanto, de um projeto com alta capacidade de transformar realidades locais, de oferecer um futuro mais justo e equitativo para as populações envolvidas e fortalecer a cidadania.

Destarte, este capítulo propõe discorrer como a Rota de Integração Latino-americana, considerando as particularidades do seu contexto, pode ser considerada como instrumento de promoção social através do desenvolvimento local e de uma governança sustentável, de forma que participem as comunidades regionais e seja garantido o seu bem-estar social.

3.1. Corredor: local de passagem versus local de desenvolvimento

Territorialmente, é possível verificar que os países da RILA já apresentam grande proximidade geográfica marcada pelas fronteiras terrestres que os dividem. Este, é um dos principais fatores que viabilizam a concretização do projeto, já que a Rota é caracterizada materialmente pela construção de estradas, pontes e caminhos de passagem de bens, pessoas e transportes.

A integração regional a ser alcançada pela Rota se dará através da conectividade física das fronteiras Brasil-Paraguai, Paraguai-Argentina e Argentina-Chile. Tal fato implica e levanta a necessidade de entender os desafios da ordem social que assola as fronteiras por onde passará o corredor. Neste viés, o corredor físico que ultrapassará as fronteiras sul-americanas deve ser visualizado não apenas como local de passagem e sim, como instrumento de grande importância para oportunizar o desenvolvimento das localidades que atravessa.

No caso da Rota Bioceânica, as fronteiras são as principais catalisadoras dos objetivos econômicos do projeto, principalmente considerando que, graças a elas, a conectividade

territorial entre países e os objetivos de integração regional são possíveis. Neste sentido, é notório que a conexão transfronteiriça pode se mostrar como oportunidade ao desenvolvimento local, tendo em vista que as atividades realizadas nessas regiões fomentam uma nova dinâmica social entre seus habitantes.

As regiões fronteiriças são caracterizadas por problemas socioeconômicos, de marginalização e subdesenvolvimento que carecem de investimentos e infraestrutura adequadas. Além disso, são meio propício para o desenvolvimento de atividades criminosas voltadas ao tráfico e migração ilegal.

Contudo, sob a ótica da cooperação transnacional, no âmbito da Rota Bioceânica, a integração territorial dos seus países possui grande potencial de transformar suas localidades em pólos de crescimento e desenvolvimento. Para isso, no entanto, é de crucial importância que os governos locais e nacionais se atentem às particularidades e problemáticas transfronteiriças regionais, de modo que baseiam sua atuação com vistas a resguardar os direitos dos seus locais e criar um ambiente seguro às suas necessidades.

Espera-se que as facilidades comerciais trazidas com a implementação da Rota, através da redução de barreiras alfandegárias e da criação de uma infraestrutura logística eficiente, atraiam investimentos aos seus países. Nessa lógica, esse fluxo de capital deve, em teoria, ser investido de forma a aprimorar a qualidade de vida da população local ao promover uma infraestrutura melhor, que suporte as novas demandas locais, e ao incentivar o desenvolvimento de novos negócios regionais. Aliás, o aumento do fluxo de pessoas e bens pode dar abertura para a transformação das economias locais e seus centros de serviço. Isso, sem mencionar a atratividade turística que já têm crescido em razão dos desígnios do Corredor Bioceânico.

Diante dessas possibilidades não há como perceber o Corredor Bioceânico apenas como um local de passagem e fluxos, mas como um ambiente propício para o desenvolvimento local que se dê através do envolvimento da sua comunidade. Assim, o objetivo de integração é concretizado através dessa participação local e da sua interação cultural com outros povos, que podem intensificar o ambiente e dinâmicas de cooperação mútua entre estes.

3.2. O direito ao desenvolvimento e a RILA

Se partirmos além das delimitações da RILA enquanto corredor de passagem, será possível estudá-la enquanto meio oportuno de desenvolvimento local e regional que seja sustentável em termos de governança, paz e justiça. Neste sentido, afirma Silveira e Sanches que: “O direito ao desenvolvimento revela-se como um direito humano integrador, ou seja, a

sua efetivação está diretamente ligada à concretização conjunta dos direitos civis e políticos e dos direitos econômicos, sociais e culturais”. (2017, p. 148)

Consoante o artigo 2º da Declaração sobre o Direito ao Desenvolvimento de 1986, “A pessoa humana é o sujeito central do desenvolvimento e deve ser ativa participante e beneficiária do direito ao desenvolvimento”.

Por conseguinte, o primeiro Relatório de Desenvolvimento Humano (Human Development Report), publicado pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) em 1990, foi responsável por inserir o ser humano como personagem central do processo de desenvolvimento. Destaca o documento que o desenvolvimento humano se trata de expandir as riquezas da vida humana, além das riquezas econômicas por meio das quais as pessoas vivem, com uma abordagem direcionada ao ser humano e suas chances de escolha. (Campello e Lima, 2021, p. 1034)

No entendimento de Mohammed Bedjaoui:

(...) a dimensão internacional do direito ao desenvolvimento é nada mais que o direito a uma repartição equitativa concernente ao bem estar social e econômico mundial. Reflete uma demanda crucial de nosso tempo, na medida em que os quatro quintos da população mundial não mais aceitam o fato de um quinto da população mundial continuar a construir sua riqueza com base em sua pobreza. (Bedjaoui, 1991, p. 1.182 *apud* Piovesan, 2002, p. 6)¹⁸

Portanto, o direito ao desenvolvimento refere-se ao equilíbrio entre a segurança social e qualidade de vida (bem-estar social) e a expansão global no campo econômico. Por isso, tal conceito envolve diretamente a participação focada no ser humano, de forma que este, enquanto sujeito de direitos, venha ser beneficiado pelos avanços da globalização econômica.

Por consequência, não há como sustentar um desenvolvimento econômico avançado que se enriquece às custas da pobreza e miserabilidade social. Mais especificamente no caso do continente latino-americano, os seus antepassados históricos estão marcados pelas explorações e abusos coloniais que referenciam como o continente europeu e norte-americano foram enriquecidos e estruturados às expensas do extrativismo, da mão de obra latina e da escravidão, o que resultou no grave estado de vulnerabilidade social que vivenciamos até atualmente. Neste aspecto, destaca Galeano:

É a América Latina, a região das veias abertas. Do descobrimento aos nossos dias, tudo sempre se transformou em capital europeu ou, mais tarde, norte-americano, e

¹⁸ Mohammed Bedjaoui, *The Right to Development*, in M. Bedjaoui ed., *International Law: Achievements and Prospects*, 1991, p. 1182.

como tal se acumulou e se acumula nos distantes centros do poder. Tudo: a terra, seus frutos e suas profundezas ricas em minerais, os homens e sua capacidade de trabalho e de consumo, os recursos naturais e os recursos humanos. O modo de produção e a estrutura de classes de cada lugar foram sucessivamente determinados, do exterior, por sua incorporação à engrenagem universal do capitalismo. Para cada um se atribuiu uma função, sempre em benefício do desenvolvimento da metrópole estrangeira do momento, e se tornou infinita a cadeia de sucessivas dependências, que têm muito mais do que dois elos e que, por certo, também compreende, dentro da América Latina, a opressão de países pequenos pelos maiores seus vizinhos, e fronteiras adentro de cada país, a exploração de suas fontes internas de víveres e mão de obra pelas grandes cidades e portos (há quatro séculos já haviam nascido dezesseis das 20 cidades latino-americanas atualmente mais populosas). (Galeano, p. 9-10)

Desse modo, no entendimento do referido autor, o subdesenvolvimento latino-americano nasce do desenvolvimento capitalista. Diante disso e em consideração à realidade histórica de vulnerabilidade que permeia a América Latina, é possível notar a importância e o peso que o direito ao desenvolvimento possui no âmbito de integração regional e econômica deste continente, haja vista que a sua concretização se dá no protagonismo social e individual dos seres humanos.

Num cenário influenciado pela globalização econômica, pela integração regional e de processos de internacionalização de direitos humanos, que é o caso da RILA, faz-se necessária a implementação do direito ao desenvolvimento.

Para Flávia Piovesan (2002), há cinco principais desafios para que essa implementação se dê nesse contexto: (1) “Consolidar, fortalecer e ampliar o processo de afirmação do direito ao desenvolvimento como um direito humano inalienável, bem como dos direitos econômicos, sociais e culturais como direitos humanos”; (2) “Incorporar o enfoque de gênero, raça e etnia na concepção do direito ao desenvolvimento, bem como criar políticas específicas para a tutela dos direitos econômicos, sociais e culturais em virtude da especificação de sujeitos de direitos”; (3) “Otimizar a justiciabilidade e a acionabilidade dos direitos econômicos, sociais e culturais”; (4) “Incorporar a pauta social de direitos humanos na agenda das instituições financeiras internacionais, das organizações regionais econômicas e do setor privado”; e (5) “Reforçar a responsabilidade do Estado na implementação dos direitos econômicos, sociais e culturais”.

Neste sentido, depreende-se que as perspectivas de aplicação do direito ao desenvolvimento estão enraizadas na necessidade de afirmação dos direitos humanos, do seu acesso e proteção, bem como na responsabilidade dos Estados e agentes institucionais (públicos e privados) em promovê-los, na medida de suas atuações.

Interessante se faz o segundo desafio elencado, pois este requer a “especificação dos sujeitos de direitos”. Isso significa que, a parte das políticas universalistas, o direito ao

desenvolvimento afirma-se através de políticas específicas, criadas em benefício dos grupos sociais vulneráveis, e do entendimento das individualidades dos seus sujeitos de direitos. (Piovesan, 2002) No caso da RILA, trata-se de integração entre quatro países, ou seja, as políticas exclusivas devem ser criadas de forma que considerem grupos, localidades e culturas diferentes.

Além disso, em um contexto cada vez mais complexo globalizado, é necessário que haja a afirmação do direito ao desenvolvimento e da justiça em suas esferas social, econômica e política, de forma a construir estruturas capazes de responderem aos desafios da agenda atual, das novas dinâmicas de poder no contexto internacional e da necessidade de remodelação das organizações internacionais, haja vista o aumento das responsabilidades compartilhadas entre países. (Piovesan, 2010, p. 81)

Portanto, o direito ao desenvolvimento no contexto da Rota, enquanto projeto de integração de dimensão econômica e social, é meio de garantia de direitos humanos. Através dele, todos os povos possuem o direito de participação, contribuição e usufruto de um desenvolvimento econômico, social, cultural e político. Assim, é crucial que os processos de instalação da RILA sigam princípios de justiça social, sustentabilidade e respeito aos direitos humanos, assegurando que o desenvolvimento esperado com a implantação do projeto se dê de forma integral.

3.3. O Corredor Bioceânico como meio de desenvolvimento local através do envolvimento social

Para além dos objetivos que visem unicamente proveitos econômicos, a Rota de Integração Latino-Americana pode oportunizar o desenvolvimento local que envolva seus regionais de forma a contribuírem e se beneficiarem socialmente de sua construção, desde que pautada sob uma perspectiva de direitos humanos que vise promovê-lo de maneira sustentável.

Apesar da carga econômica e estrutural que tal projeto carrega, se a RILA for construída sob uma perspectiva dos direitos humanos sociais, poderá se concretizar além de um local físico de passagem. Ao se materializar favorável aos direitos humanos, a Rota Bioceânica deve ser visualizada como um projeto com grande potencial para promover o desenvolvimento local que se dê de forma sustentável, através das comunidades a serem atingidas pelo corredor e dos governos estatais.

Com o aumento do fluxo comercial, do transporte e com a instalação de novas bases de serviços, prevê-se a alteração na dinâmica das relações trabalhistas através da criação de novas

oportunidades de trabalho, o que pode contribuir para a redução da pobreza e das desigualdades, promovendo o bem-estar social. Além disso, a intensificação da mobilidade de pessoas é meio para que haja um fortalecimento da economia familiar e dos produtos disponibilizados pelos pequenos e médios produtores locais. Assim, aumenta-se a renda e a dinamização da economia regional tende a reduzir a pobreza, contribuindo para a efetivação do direito a uma vida digna e à segurança econômica. Ainda, o incentivo ao turismo deverá fortalecer a valorização das identidades locais, desde que atente à implementação de práticas responsáveis, da preservação de seus ecossistemas e culturas regionais.

O desafio consiste no fato de que com a materialização das obras do Corredor, seja promovida uma integração com os grupos sociais locais, desde agricultores e suas famílias, povos originários, profissionais do comércio, ribeirinhos e classes mais vulneráveis. Por isso, é necessário que todos os envolvidos sintam-se partes do processo. O desenvolvimento econômico consiste na evolução do transporte de cargas, mas também na conexão e integração entre a população sul-americana, enquanto que o desenvolvimento local, integrado ao econômico, reconhece os problemas de ordem social para, após, ponderar sobre eles. (Asato e Dorsa, 2021)

É imprescindível, portanto, que a Rota Bioceânica promova um desenvolvimento sustentável, que garanta um ambiente favorável à inovação e ao protagonismo social, possibilitando o crescimento de iniciativas que possam melhorar as condições de vida de comunidades, principalmente às vulneráveis.

Por isso, para que a Rota Bioceânica se dê além de um “corredor de passagem” e sim como um projeto que potencialize o desenvolvimento local das regiões onde passará, de forma que os seus locais sejam beneficiados com o projeto, e tenha seu bem-estar e qualidade de vida protegidos, é necessário que haja o envolvimento social. Assim, a RILA só poderá assumir o seu papel integral de desenvolvimento, através de avanços que tocam em suas dimensões sociais, envolvendo as comunidades locais de seus países de modo que haja transformação social e que estas pessoas não estejam reféns de uma agenda econômica capitalista. A esse respeito, destacam Asato e Dorsa:

É importante reforçar que parte da população fronteiriça, principalmente em território de fronteira Brasil-Paraguai do itinerário da rota, tem baixa renda e necessidade de uma dinâmica que possa fazê-los se “sentir parte do processo”. Parte-se do pressuposto de um processo de desenvolvimento local, em que a comunidade tenha protagonismo, principalmente num território conhecido por “fim de linha”, e que, com a viabilidade da rota, passará a ser “início de linha”, com múltiplos olhares de boa parte da América do Sul, sob perspectivas de avanços econômicos, sociais e ambientais – ainda que olhares de preocupação. (Asato e Dorsa, p. 105, 2021)

Nesse sentido, na medida em que avança o projeto, simultaneamente deve haver uma remodelação social, para que de fato, os grupos sociais possam acompanhar os efeitos e andamento da Rota, estando preparada para os seus impactos. Logo, é de suma importância e necessidade que todas as pessoas participem do processo de instalação da Rota, e principalmente, sintam-se parte de suas atividades. (Asato e Dorsa, 2021)

Nesta lógica de envolvimento, o protagonismo social é importante para promover o sentimento de pertencimento e inclusão das comunidades nos processos de integração, principalmente tendo em vista que o projeto da Rota de Integração em estudo só poderá se concretizar de forma sustentável, ao considerar as formas de organização que já operam nas localidades em que passará, não colocando em risco suas formas de vida. Nesta perspectiva, destaca Ailton Krenak:

Porque, se nós imprimimos no planeta Terra uma marca tão pesada que até caracteriza uma era, que pode permanecer mesmo depois de já não estarmos aqui, pois estamos exaurindo as fontes da vida que nos possibilitaram prosperar e sentir que estávamos em casa, sentir até, em alguns períodos, que tínhamos uma casa comum que podia ser cuidada por todos, é por estarmos mais uma vez diante do dilema a que já aludi: **excluimos da vida, localmente, as formas de organização que não estão integradas ao mundo da mercadoria, pondo em risco todas as outras formas de viver — pelo menos as que fomos animados a pensar como possíveis, em que havia corresponsabilidade com os lugares onde vivemos e o respeito pelo direito à vida dos seres, e não só dessa abstração que nos permitimos constituir como uma humanidade, que exclui todas as outras e todos os outros seres.** (Krenak, 2019, p. 23) **Grifei**

Portanto, não se trata apenas incluir a comunidade local nas atividades da Rota, mas de garantir que, diante de um projeto macroeconômico de desenvolvimento, essa comunidade possa se sentir pertencente conforme sua identidade regional, suas individualidades culturais e suas formas próprias de organização. A Rota não pode impor que a comunidade se adapte aos seus meios de funcionamento, mas deve esta se adaptar e respeitar o “*modus operandi*” dos seus locais, com atenção às suas particularidades.

Tal envolvimento social também não pode ser confundido apenas com o fato de “incluir a comunidade” nas atividades econômicas da Rota. Apesar de isso ser uma forma de envolvê-las, é primordial que, antes disso, os povos tenham informação e conhecimento sobre do que se trata o projeto, sua grandeza e o peso de sua concretização para as comunidades locais e para a região.

Assim, uma preparação que informe a população, bem como agentes do comércio e

empresários locais sobre a Rota Bioceânica, desde antes da sua conclusão, “a título de informação e conhecimento, muitas resoluções de problemas podem ser antecipadas antes que de fato esses ocorram, sejam eles concernentes ao viés do direito, processos produtivos, relações internacionais ou empreendedorismo”. (Asato e Dorsa, 2021, p. 108)

Atenta-se ainda aos grupos vulneráveis, haja vista que os objetivos atrelados ao progresso econômico de grandes projetos de infraestrutura, como é o caso da RILA, geralmente coexistem com os desafios sociais, sobretudo em relação às populações vulneráveis que vivem nas regiões atravessadas pelo corredor. Neste contexto, entende-se como vulneráveis as comunidades indígenas, os trabalhadores rurais e os moradores de regiões periféricas urbanas, que correm o risco de sofrerem impactos negativos.

No caso da Rota, o principal município de enfoque, no território brasileiro, é Porto Murtinho, que de acordo com Constantino *et al.* (2019, p. 191), em comparação aos outros municípios que integram o Corredor Bioceânico, apresenta-se como o mais vulnerável em termos econômicos e sociais. Isso, em razão da baixa dinâmica de produção, de uma economia pautada na atividade de pecuária e em recursos de administração pública, mesmo que o turismo tenha sido crescente. Para os autores, a criação do Corredor é visualizada como meio potencial ao desenvolvimento do Estado de Mato Grosso do Sul e do Brasil, mas que depende da movimentação da iniciativa privada bem como dos órgãos públicos para fins de maximização dos resultados positivos.

Assim, diante de um cenário de integração que envolve elementos de interesse social, é de fundamental importância o papel exercido pelos governos dos países da RILA, como principais agentes na aplicação de direitos humanos e mitigação de impactos negativos. Essa responsabilidade está diretamente atrelada à promoção de políticas públicas governamentais que de forma prática, incluem e possibilitam às comunidades locais participarem de forma ativa das atividades da RILA.

Mais especificamente no contexto social de integração entre fronteiras, no que tange ao campo das políticas públicas, destaca Gabriela Silva:

A construção de políticas públicas em região de fronteira é considerada um desafio, dada tamanha complexidade regional, mas esta é uma possibilidade para garantia de integração dos povos, indo além das fronteiras políticas, promovendo encontros que potencializem o desenvolvimento socioeconômico e cultural dos territórios. Para isso, ambos países devem atuar de forma conjunta e cooperativa, alinhando expectativas, compromissos e responsabilidades sociais, considerando este território como único, a partir de sua população, seus costumes, valores, tradições, história. Planejar políticas voltadas para fronteira, portanto, demanda uma análise histórica deste local, considerando as transformações que já passou, a previsão de desenvolvimento, bem como deve abranger diferentes áreas do saber a fim de compreender os fenômenos

sociais que ali ocorrem. **Ademais, devem possuir como objetivo a promoção do protagonismo dos sujeitos que habitam este território, emancipando sujeitos de forma que estes possam livremente constituir a identidade da sua região.** (Silva, 2021, p. 58) **Grifei**

Assim, conexão regional internacional, na medida em que promove o comércio e o intercâmbio cultural, na mesma proporção deve criar condições para que as populações marginalizadas possam desenvolver-se e melhorar suas condições de vida.

Logo, incluir a população nos processos da RILA através de uma governança sustentável, é meio de promover o desenvolvimento local, de modo a conservar suas tradições, culturas e meio ambiente, fortalecendo, inclusive, a participação política dos grupos sociais, assegurando o respeito aos seus interesses e ampliando seu acesso aos frutos do desenvolvimento.

Neste viés, nos dizeres de Souza quanto aos desafios da integração:

(...) consiste em o processo de integração deixar de ser um projeto apenas dos governos nacionais para ser um projeto dos Estados nacionais e, mais que isso, dos povos latino-americanos. Aliás, para se transformar num projeto estratégico e estrutural dos Estados, independente do governante de turno, é imprescindível que se transforme num projeto dos povos. Para isso, no entanto, é importante que os povos da região sejam partícipes não apenas dos benefícios, mas também das decisões que envolvem o processo. Isso implicaria uma transformação estrutural: em lugar de privilegiar as grandes empresas instaladas ou não na região, priorizar o benefício dos povos. (Souza, 2012, p. 123)

Diante disso, em matéria de direitos sociais aplicáveis à RILA, para que haja um desenvolvimento sustentável é necessário envolver as pessoas que vivem nas regiões do Corredor. Considerando o alto impacto que a RILA pode projetar sobre as localidades por onde passar, para que não se acentue as desigualdades sociais já existentes, nem se crie um ambiente propício à insegurança dessas comunidades, é necessário que os governos regionais e internacionais coloquem os seus locais no centro do protagonismo das atividades da RILA.

Para que se promova esse envolvimento social é necessária a atuação dos Estados através da criação e aplicação de políticas públicas robustas e específicas às particularidades da Rota Bioceânica, fruto de uma cooperação internacional entre Brasil, Paraguai, Argentina e Chile. Uma cooperação alinhada e sólida quanto a implementação dessas políticas entre os países da Rota deve ter como principal mecanismo a criação de instrumentos internacionais reguladores atrelados às políticas governamentais e aplicados às atividades exercidas pelas instituições públicas e empresas privadas envolvidas no projeto.

Assim, políticas públicas sociais que permitam o envolvimento das comunidades internacionais e promovam uma integração social entre elas, devem estar incorporadas às normativas e atuações políticas do contexto da RILA. Logo, na medida em que suas atividades estão reguladas, essas políticas públicas ganham força para serem aplicadas pelos governos, possibilitando o desenvolvimento local com envolvimento social através da geração de empregos, do estímulo ao crescimento de pequenas e médias empresas locais, da cultura e do turismo, e principalmente de condições que melhorem a qualidade de vida de seus cidadãos e proporcionem o efetivo bem-estar social.

Neste viés, os países da RILA podem se encaixar no que o empresário e estrategista Ohmae Kenichi define como “Estados-região”, uma zona natural de economia. Para ele, esses Estados possuem meios adequados para refletir políticas públicas a partir do fato de que a competitividade depende da capacidade de exploração de soluções globais. Isso significa que deve haver uma prioridade em suprir objetivos locais e globais que atraia investimentos externos que permita uma dinâmica eficiente de suas economias de mercado e simultaneamente melhorem os índices sociais. Assim, o objetivo é que se possibilite um desenvolvimento de comunidades de interesses flexíveis por meio das redes locais. (Kenichi, 1996, *apud* Costa, 2010, p. 105-106)

Além de políticas públicas, os governos da RILA devem promover um planejamento participativo. Na definição de Buarque (2002), é o “processo de tomada de decisões com o envolvimento dos atores sociais diretamente interessados e comprometidos com o futuro da localidade” (p. 89). Para o autor, o planejamento participativo é uma forma de implementar e garantir que haja decisões compartilhadas a respeito de ações necessárias ao desenvolvimento local, envolvendo toda a sociedade. Deve esse planejamento criar formas de “confronto dos saberes diferenciados da sociedade” e assim, permitir a aprendizagem social local e estimular sua organização através de um posicionamento estratégico da região. (Buarque, 2002, p. 89)

Em suma, o Corredor Bioceânico apresenta-se não apenas como um corredor de passagem ou fluxos de transitoriedade com fins econômicos, mas como uma oportunidade ao desenvolvimento local que se materializa com o envolvimento da coletividade, incluindo autoridades, organizações da sociedade civil e moradores como protagonistas do projeto da Rota. No entanto, para que esse potencial seja plenamente atingido, é fundamental que os governos adotem uma abordagem integrada, que combine seus objetivos econômicos com políticas sociais inclusivas e sustentáveis, para fins de garantir o desenvolvimento integral das regiões.

3.4. Agenda 2030 e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável: importância para o desenvolvimento e governança da RILA

A Rota Bioceânica possui implicações significativas em diversos setores, como comércio, logística, meio ambiente, turismo e grupos sociais. Neste contexto, dado o peso de impacto do projeto, em termos de desenvolvimento local, a Agenda 2030 e seus Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) são de grande importância para que a implementação e avanços da RILA resultem em um desenvolvimento local inclusivo, com governança sustentável e resiliente.

A Agenda 2030 traça diretrizes extremamente relevantes para os objetivos da RILA, seja na seara econômica, ambiental ou social, porque esses aplicam-se estritamente ao contexto de desenvolvimento que seja acompanhado de sustentabilidade. Embora o conceito de desenvolvimento sustentável tenha seja dotado de antinomias, considerando-se seus aspectos econômicos, ambientais e sociais, define Sachs (2008) que o desenvolvimento é:

(...) um conceito multidimensional: os seus objetivos são sempre sociais e éticos (solidariedade sincrônica). Ele contém uma condicionalidade ambiental explícita (solidariedade diacrônica com as gerações futuras); o crescimento econômico, embora necessário, tem um valor apenas instrumental; o desenvolvimento não pode ocorrer sem crescimento, no entanto, o crescimento não garante por si só o desenvolvimento; o crescimento pode, da mesma forma, estimular o mau desenvolvimento, processo no qual o crescimento do PIB é acompanhado de desigualdades sociais, desemprego e pobreza crescentes (Sachs, 2008, p. 71)

Portanto, as ações governamentais e institucionais que vislumbram o desenvolvimento, principalmente econômico, estão totalmente atreladas à proposta de um crescimento que se dê de forma equilibrada e solidária aos aspectos sociais e ambientais do seu contexto.

Aplicando-se tal perspectiva ao cenário do Corredor Bioceânico, para que suas atividades comerciais sejam realizadas com vistas a promover o desenvolvimento local equiparado aos seus objetivos econômicos, os governos dos países da RILA devem atuar sob uma perspectiva de governança sustentável, possibilitando que o desenvolvimento almejado seja integral e considere questões de relevância ambiental e social. À vista disso, a Agenda 2030 e seus ODS são necessários aos propósitos da RILA, pois traça diretrizes importantes e específicas que devem ser observadas em seu contexto enquanto projeto de integração e ascensão econômica.

Em princípio, a RILA enquadra-se no ODS 9, haja vista que visa construir infraestruturas resilientes, promover a industrialização inclusiva e sustentável e fomentar a

inovação. Assim, enquanto rota rodoviária e ferroviária, é meio para fortalecer a conectividade regional e global, promovendo a industrialização e a facilidade de acesso a mercados e insumos.

No entanto, mais especificamente em termos de desenvolvimento associado às questões sociais da RILA, merece destaque o ODS 10, que trata sobre a redução de desigualdade dentro dos países e entre eles. Esses objetivos incluem várias iniciativas, das quais destaca-se a adoção de políticas de proteção e inclusão social (10.2 e 10.4) e a regulamentação e monitoramento dos mercados e das entidades financeiras mundiais (10.5). Assim, é importante que os países da RILA criem políticas protetivas e que envolva a comunidade como participante das atividades do projeto para que ele avance de modo sustentável. Além disso, interessante que, ao tratar sobre o tópico da desigualdade social, a Agenda 2030 incentiva que as instituições econômicas estejam atentas em regular suas ações.

Ainda, cita-se o ODS 17, que aborda o fortalecimento dos meios de implementação e revitalização das parcerias globais para o desenvolvimento sustentável. O tópico traça objetivos voltados para as finanças e o comércio global, e destaca o diálogo constante entre os governos, os agentes privados e a sociedade civil, de modo que os benefícios alcançados através dessas cooperações sejam vastamente partilhados.

Por isso, na medida em que a RILA impulsiona a acessibilidade aos mercados globais, é necessário envolver suas populações e integrá-las aos processos da Rota, através de políticas públicas integradas que viabilizem o acesso à informação pelas comunidades, ações de incentivo à participação social e outras diligências que as coloquem como protagonistas na participação do projeto.

Em suma, para que a Rota Bioceânica avance nos seus objetivos de desenvolvimento no continente latino-americano e fortaleça sua integração regional, esta deverá ser implementada em consonância com a Agenda 2030 e os ODS. Assim, poderá contribuir para um desenvolvimento que se materialize de forma sustentável, inclusivo, resiliente e atento às dimensões sociais, seus desafios e perspectivas, de modo que a comunidade local seja beneficiada, que tenha seus interesses resguardados e protegidos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

No decorrer deste trabalho, buscou-se investigar o contexto de instalação da Rota de Integração Latino-Americana (RILA) e seu papel enquanto instrumento de integração regional sob a perspectiva do desenvolvimento local, com ênfase no potencial de contribuição para os avanços dos direitos humanos sociais. Através de uma concepção voltada ao estudo do direito ao desenvolvimento e da necessidade do envolvimento social para sua integral efetivação, a pesquisa procurou compreender como o projeto da RILA pode se consolidar como uma estratégia de desenvolvimento econômico e social sustentável para as regiões que conectam.

A RILA surge como um dos principais projetos de integração física e econômica atuais da América Latina, com a promessa de impulsionar a economia de seus países por meio da conectividade e cooperação internacional entre Brasil, Paraguai, Argentina e Chile. No entanto, apesar do seu potencial econômico, este estudo demonstrou que o desenvolvimento almejado pelo projeto deve se materializar de forma sustentável, sob a ótica dos direitos humanos sociais, tendo em vista que a população local dos países em que a Rota atravessará será diretamente afetada.

Ao longo da pesquisa, verificou-se que a construção e as atividades da RILA possuem grande potencial de impactar socialmente as regiões que atravessa, principalmente áreas como Porto Murinho e Carmelo Peralta. Contudo, para que tais impactos se deem de forma positiva, é necessário que haja o envolvimento das comunidades envolvidas, sendo preciso que os governos dos países da Rota Bioceânica instituem políticas que garantam a participação ativa das comunidades locais no âmbito de implementação do Corredor Bioceânico. Assim, tais grupos sociais não devem ser vistos como meros espectadores e sim, como protagonistas no desenvolvimento oportunizado pela Rota, por meio de processos participativos que visam contribuir para as decisões e ações que afetam diretamente suas vidas e territórios. Logo, é através do envolvimento social que torna-se possível garantir que haja um desenvolvimento local que se dê de modo equilibrado às questões sociais, de forma a mitigar consequências sociais negativas esperadas como aumento da criminalidade, exploração econômica e a violação de direitos humanos.

Neste viés, outra questão crucial identificada no estudo está no papel central dos direitos humanos sociais para o sucesso do projeto. Constatou-se que, apesar do objetivo principal da RILA ser a integração econômica e as facilidades comerciais, a sua concretização sem a devida proteção aos direitos dos seus locais poderá levar a uma intensificação das desigualdades sociais já presentes em suas regiões. Isso, pois considerando o contexto histórico capitalista e

latino de exclusão e marginalização social consequentes de planos de avanço econômico pelos Estados, percebe-se que as comunidades situadas ao longo do corredor correm o risco de terem suas condições de vida prejudicadas se o projeto não for acompanhado com atenção às particularidades sociais. Por isso, direitos voltados ao bem-estar social como acesso ao trabalho digno, à saúde, à educação e à moradia adequada, necessitam ser seguramente protegidos para que a região seja desenvolvida integral e sustentavelmente, o que inclui a participação de seus povos.

Ademais, o trabalho considera que a dignidade da pessoa humana deve ser o princípio norteador de toda e qualquer estratégia de desenvolvimento relacionada à RILA, o que explica a importância de que os seus países adotem medidas de proteção social. Portanto, mostra-se essencial que haja uma cooperação jurídica entre esses países de modo que os direitos dessas comunidades sejam respeitados e que haja espaço para que seus deveres sejam exercidos. Desse modo, a cooperação entre os Estados na construção da estrutura da RILA é vital para garantir que o seu progresso econômico não ocorra às custas da dignidade das pessoas e do seu bem-estar social.

Além disso, a pesquisa aborda os desafios socioambientais esperados com a instalação da RILA. A intensificação da circulação de pessoas, mercadorias e serviços poderá aprofundar problemáticas como tráfico de pessoas e de drogas, contrabando e exploração sexual, além de colocar em risco as tradições culturais e o modo de vida e organização das populações indígenas e outras comunidades vulneráveis socialmente. Assim, tais questões apontam novamente para a necessidade de criação de mecanismos eficazes para garantir a segurança social, devendo os governos e instituições envolvidas atuarem de forma atenta a essas problemáticas, incluindo a participação ativa da sociedade local e suas organizações.

Ainda, o trabalho também destaca o papel da Agenda 2030 e dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) como diretrizes fundamentais para os processos de implementação e desenvolvimento da RILA. A investigação mostra que a RILA se apresenta como oportunidade ao alinhamento dos seus objetivos econômicos de integração com os compromissos globais assumidos pelos países da América Latina no contexto da Agenda 2030. Nomeadamente, os ODS possuem importantes tratativas socioambientais voltadas à erradicação da pobreza, promoção de trabalho decente, redução das desigualdades e proteção ambiental, que configuram-se de extrema importância na conjuntura da RILA. Uma atuação governamental alinhada a tais objetivos poderá ser meio de efetivar ainda mais a construção de um desenvolvimento local sustentável.

Para mais, outro aspecto relevante do trabalho consiste na abordagem do conceito de territorialidade e suas dimensões nas comunidades que habitam as localidades do Corredor Bioceânico. Por atravessar regiões marcadas por grande diversidade cultural e histórica, a integração física do Corredor gerará modificações na dinâmica social e organizacional desses territórios. Diante disso, o estudo revela como a população atribui significados específicos e particulares ao local onde habitam e qualquer intervenção que desconsidere essa dimensão simbólica poderá gerar tensões e conflitos. Ligado a isso, entende-se que a RILA deve ser instalada de modo sensível às especificidades culturais, históricas e sociais de cada território, respeitando, portanto, a identidade e os modos de vida de todos os seus povos.

Nesse sentido, o estudo indica o risco de que a Rota Bioceânica reproduza desigualdades históricas herdadas da era colonialista no continente latino-americano. Considera-se que para evitar que a RILA perpetue essas desigualdades, faz-se necessário que esta adote uma perspectiva pós-colonial, que vislumbre as peculiaridades socioeconômicas regionais e redistribua equitativamente os benefícios gerados pela integração. Portanto, os benefícios oriundos do projeto devem equilibradamente impactar também os seus sociais, especialmente os mais vulneráveis.

A pesquisa evidencia que, para que a RILA seja instrumento de integração regional e desenvolvimento local, deverá ser construída a favor dos direitos humanos sociais, equilibrando seus interesses econômicos às questões sociais afetas a eles. Em razão disso, o desenvolvimento local almejado se materializa com o envolvimento social, devendo os governos dos países da Rota Bioceânica promoverem políticas públicas que envolvam as comunidades e as coloque no centro de suas atividades.

Os resultados deste trabalho mostram que a RILA não pode ser um projeto limitado a uma função logística de transporte e comércio. O projeto possui grande potencial de fomentar o desenvolvimento regional, contribuindo para a melhoria das condições socioeconômicas das regiões, desde que observadas a necessidade de criação de políticas públicas integradas às atividades do corredor, garantindo-se o protagonismo popular e a sua preservação social.

Finalmente, conclui-se que a RILA tem potencial de se constituir muito além de apenas um corredor de passagem, consagrando-se, portanto, como relevante instrumento oportuno ao desenvolvimento local, que sob a ótica dos direitos humanos sociais, efetiva-se através do envolvimento das comunidades locais em seus processos de implementação. Assim, o desenvolvimento inspirado pelo projeto dependerá da capacidade dos seus países em corresponderem a uma governança sustentável, comprometida com os interesses sociais e atenta à segurança das suas populações.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, Luciane. P.; TEIXEIRA, Léia L.; FIGUEIRA, Kátia C. N. **A importância do estudo dos impactos sociais junto às comunidades locais dos territórios que integram o Corredor Rodoviário Bioceânico**. Interações (Campo Grande), [S. l.], v. 20, n. especial, p. 285–296, 2019. DOI: 10.20435/inter.v20iespecial.2590. Disponível em: <https://interacoesucdb.emnuvens.com.br/interacoes/article/view/2590>. Acesso em: 15 jul. 2024.

AQUINO, João V. M.D.A. **Corredor Bioceânico: Efeitos e Perspectivas sobre os Direitos Humanos Sociais**. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Direito da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul. Campo Grande/MS, 2023. Disponível em: <https://repositorio.ufms.br/handle/123456789/6498>. Acesso em: 15 set. 2024.

ASATO, Thiago A.; DORSA, Arlinda C. **Rota Bioceânica Brasil-Paraguai-Argentina-Chile: desafios pela frente sob a ótica do Desenvolvimento Local**. Multitemas, [S. l.], v. 26, n. 64, p. 101-122, 2022. DOI: 10.20435/multi.v26i64.3199. Disponível em: <https://multitemas.ucdb.br/multitemas/article/view/3199>. Acesso em: 16 set. 2024.

ACNUDH. **Declaração sobre o Direito ao Desenvolvimento**. 1986. Disponível em: <https://acnudh.org/wp-content/uploads/2012/08/Declara%C3%A7%C3%A3o-sobre-o-Direito-ao-Desenvolvimento.pdf>. Acesso em: 20 set. 2024.

BUARQUE, Sérgio C. **Construindo o desenvolvimento local sustentável: metodologia de planejamento**. Rio de Janeiro: Garamond, 2002. Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura (IICA). Disponível em: <https://repositorio.iica.int/handle/11324/8794>. Acesso em: 22 set. 2024.

BOBBIO, Norberto. **A era dos Direitos**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.

BOURLEGAT, Cleonice A. L. **Eixos de Integração e Desenvolvimento, Rota de Integração Latino-Americana e Turismo: território de Mato Grosso do Sul e franjas fronteiriças**. UNIRILA: caminhos do conhecimento para o desenvolvimento transnacional sustentável [recurso eletrônico] - volume 1, p. 128-149, Campo Grande, MS: Vezevoz, 2024. Disponível em: <https://unirila.edu.py/publicaciones/>. Acesso em: 15 jul. 2024.

BRASIL, Governo Federal. **Relatório de Atividades (Junho a Setembro de 2023). Rotas de Integração Sul-Americana**. Ministério do Planejamento e Orçamento - Relatório do Subcomitê de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano. Disponível em: <https://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/noticias/2023/dezembro/integracao-vai-reforçar-comercio-com-vizinhos-e-reduzir-tempo-e-custo-das-exportacoes-para-a-asia/relatorio-final-subcomite-do-mpo.pdf>. Acesso em: 13 ago. 2024.

BASSO, Jaqueline D.; FERRETTI, Vanessa A.D.S. **Impactos de la Implementación del Corredor Vial Bioceánico en la Educación escolar en la frontera Brasil/Paraguay: conociendo el contexto**. Interações (Campo Grande), S. l.], v. 22, n. 4, p. 1197–1212, 2021. DOI: 10.20435/inter.v22i4.3423. Disponível em: <https://interacoes.ucdb.br/interacoes/article/view/3423>. Acesso em: 15 jul. 2024.

COSIPLAN. UNASUR. Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento. **IIRSA: 2000-2010**. Disponível em: <http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItemId=28>. Acesso em: 20 jul. 2024.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. Trad. Roneide Venâncio Majer. São Paulo: Paz e Terra, 1999. Vol. 1.

Carta da Organização dos Estados Americanos. Tratado Internacional (1967). Disponível em: <https://cidh.oas.org/Basicos/Portugues/q.Carta.OEA.htm>. Acesso em: 19 set. 2024.

Carta Democrática Interamericana. Organização dos Estados Americanos. 11 de setembro de 2001. Disponível em: https://www.oas.org/OASpage/port/Documents/Democratic_Charter.htm. Acesso em: 28 set. 2024

CAMPELLO, Livia G. B.; LIMA, Rafaela de D. **Relação entre o tripé do Desenvolvimento Sustentável e as dimensões dos Direitos Humanos na Agenda 2030**. Marília/SP: Argumentum, v. 22, n. 3, p. 1027-1045, 2021. Disponível em: <http://ojs.unimar.br/index.php/revistaargumentum/article/view/1656>. Acesso em: 20 set. 2024.

CONSTANTINO, Michel.; DORSA, Arlinda C.; BOSON, Daniel S.; MENDES, Dany R. F. **Caracterização econômica dos municípios sul-mato-grossenses do Corredor Bioceânico**. Interações (Campo Grande), [S. l.], v. 20, n. especial, p. 179–192, 2019. DOI: 10.20435/inter.v20iespecial.2119. Disponível em: <https://interacoesucdb.emnuvens.com.br/interacoes/article/view/2119>. Acesso em: 7 out. 2024.

COSTA, Eduardo J. M. da. **Arranjos Produtivos Locais, Políticas Públicas e Desenvolvimento Regional**. Ministério da Integração Nacional. Instituto de Desenvolvimento Econômico, Social e Ambiental do Pará. Brasília: Mais Gráfica, 2010. Disponível em: https://economiadoterritorio.wordpress.com/wp-content/uploads/2014/11/livro_apl.pdf. Acesso em: 05 out. 2024.

EIDE, Asbjorn. **Economic, Social and Cultural Rights as Human Rights**, In: Asbjorn Eide, Catarina Krause e Allan Rosas, Economic, Social and Cultural Rights, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, Boston e Londres, 1995, p. 383.

FURLANI, Carlos E.P. **Os aspectos de cooperação jurídica internacional por meio da Rota Bioceânica - RILA**. Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo. São Paulo/SP, 2023. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/2/2134/tde-17112022-115330/en.php>. Acesso em: 19 set. 2024.

GALEANO, Eduardo. **As veias abertas da América Latina**. Tradução de Galeno de Freitas. 39ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000.

HAESBAERT, Rogério. **Dos múltiplos territórios à multiterritorialidade**. In: HEIDRICH, A.; COSTA, B.; PIRES, C.; UEDA, V. (Org). A emergência da multiterritorialidade: a ressignificação da relação do humano com o espaço. Canoas/Porto Alegre: Editora ULBRA/Editora UFRGS, 2008. Disponível em: <https://www.ufrgs.br/petgea/Artigo/rh.pdf>. Acesso em: 15 set. 2024.

IENSUE, Geziela.; CARVALHO, Luciani C. **Mercosul e Cooperação Jurídica Internacional: um sistema processual estratégico à integração**. Revista de Direito Brasileira, [S. l.], v. 16, n. 7, p. 428-444, 2017. DOI: 10.26668/IndexLawJournals/2358-1352/2017.v16i7.3126. Disponível em: <https://www.indexlaw.org/index.php/rdb/article/view/3126>. Acesso em: 19 set. 2024.

ITUASSÚ, Oyama C. **Curso de direito internacional público**. Rio de Janeiro: Forense, 1986. p. 706

KRENAK, Ailton. **Ideias para adiar o fim do mundo**. 1ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2019. ISBN: 978-85-359-3241-6.

LINO, Wagner L. M. **Derecho Internacional en América Latina**. Brasília: FUNAG, 2010. ISBN: 978-85-7631-243-7. Acesso em: 13 ago. 2024.

LINO, Wagner L. M. **A contribuição da América Latina para o Direito Internacional: o Princípio da Solidariedade**. 2007. Tese (Doutorado) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/84/84131/tde-10102012-172431/>. Acesso em: 13 ago. 2024.

MACIEL, Ruberval F.; SIUFI, Bettina; TABILO, Felipe; LEIVA, Mario. **Internacionalización Sur-Sur: desafíos y potencialidades de la red universitaria de la Carretera Bioceánica**. UNIRILA: caminhos do conhecimento para o desenvolvimento transnacional sustentável [recurso eletrônico] - volume 1, p. 10-21, Campo Grande, MS: Vezevoz, 2024. Disponível em: <https://unirila.edu.py/publicaciones/>. Acesso em: 15 jul. 2024.

MARIANO, Karina L. P. **Regionalismo na América do Sul: um novo esquema de análise e a experiência do Mercosul** [online]. São Paulo: Editora UNESP; São Paulo: Cultura Acadêmica, 2015, 272 p. ISBN 978-85-7983-704-3. Disponível em: <https://books.scielo.org/id/wpvxt>. Acesso em: 16 jul. 2024.

MARTINS, José de S. **O tempo da fronteira. Retorno à controvérsia sobre o tempo histórico da frente de expansão e da frente pioneira**. Tempo Social, São Paulo, Brasil, v. 8, n. 1, p. 25-70, 1996. DOI: 6. DOI: 10.1590/ts.v8i1.86141. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/ts/article/view/86141>. Acesso em: 3 out. 2024.

NUNES FILHO, Aldo A. **Rota de integração latino-americana: promoção dos direitos Econômicos, sociais e culturais pelas empresas e Estados partes**. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Direito da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul. Campo Grande/MS, 2019. Disponível em: <https://posgraduacao.ufms.br/portal/trabalho-arquivos/download/6746>. Acesso em: 20 jul. 2024.

NEUNER, Jorg. **Os Direitos Humanos Sociais**. Direito Público, [S. l.], v. 6, n. 26, 2010. Disponível em: <https://www.portaldeperiodicos.idp.edu.br/direitopublico/article/view/1529>. Acesso em: 16 set. 2024.

OLIVEIRA, Cristiane M. V. D.; URQUIZA, Antonio H. A.; SILVEIRA, Vladmir O. D.; MARQUES, Heitor R. **O direito de integração na Rota de Integração Latino-Americana (RILA): uma revisão integrativa sob a perspectiva humana econômica**. Interações (Campo Grande), [S. l.], v. 24, n. 4, e2444209, 2023. DOI: 10.20435/inter.v24i4.4209. Disponível em: <https://www.interacoes.ucdb.br/interacoes/article/view/4209>. Acesso em: 13 jun. 2024.

ONU. Organização das Nações Unidas. **Objetivos de Desenvolvimento Sustentável**. Traduzido pelo Centro de Informações das Nações Unidas para o Brasil (UNIC Rio), última edição em 13 de outubro de 2015. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/91863-agenda-2030-para-o-desenvolvimento-sustent%C3%A1vel>. Acesso em: 12 out. 2024.

PIOVESAN, Flávia (Coord.). **Direitos Humanos: desafios da ordem internacional contemporânea**. In: PIOVESAN, Flávia (coord.). Direitos humanos. V. 1. Curitiba: Juruá, 2006.

PIOVESAN, Flávia. **Ius constitutionale commune latino-americano em Direitos Humanos e o Sistema Interamericano: perspectivas e desafios / Latin American Human Rights Ius constitutionale comune and the Inter-American Human Rights System: Perspectives and Challenges**. Revista Direito e Práxis, [S. l.], v. 8, n. 2, p. 1356–1388, 2017. DOI: 10.12957/dep.2017.28029. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/revistaceaju/article/view/28029>. Acesso em: 30 set. 2024.

PIOVESAN, Flávia. **Direito ao Desenvolvimento**. Texto produzido para o II Colóquio Internacional de Direitos Humanos. São Paulo, Brasil, 2002. Disponível em: https://www.dhnet.org.br/direitos/militantes/flaviapiovesan/piovesan_direito_ao_desenvolvimento.pdf. Acesso em: 20 set. 2024.

PIOVEZAN, Flávia. **Direito ao Desenvolvimento: desafios contemporâneos**. Revista da Faculdade de Direito de São Bernardo do Campo, [S. l.], v. 16, 2015. Disponível em: <https://revistas.direitosbc.br/fdsbc/article/view/160>. Acesso em: 7 out. 2024.

ROTA BIOCEÂNICA. Mato Grosso do Sul. Vantagens. 2021. Disponível em: <https://rotabioceanica.com.br/vantagens/>. Acesso em: 21 jul. 2024.

ROTAS DE INTEGRAÇÃO SUL-AMERICANA. Ministério do Planejamento e Orçamento. Disponível em: <https://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/articulacao-institucional/rotas-de-integracao-sul-americana>. Acesso em: 21 jul. 2024.

SILVA, Eronildo B. D. **Construção Histórica do Corredor Bioceânico**. Apontamentos sobre o Corredor Bioceânico Brasil-Norte do Chile: Economia, Logística, Direito, História e Turismo / Erick Pusch Wilke (org.) – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul. Campo Grande, MS: Life Editora, p. 237-295, 2022.

SOUZA, Nilson A. **América Latina: as ondas de integração**. Rio de Janeiro: Oikos, v. 11, n. 1, 2012. Disponível em: <https://revistas.ufrj.br/index.php/oikos/article/view/51872>. Acesso em: 01 out. 2024.

SUNAKOZAWA, Lúcio F. J.; REYNALDO, Gabriela O.; SANTOS, Isabelle D.C.; MENEZES, Daniel F. N. **La Ruta de la Integración Latinoamericana y la interseccionalidad con el desarrollo regional**. UNIRILA: caminhos do conhecimento para o desenvolvimento transnacional sustentável [recurso eletrônico] - volume 1, p. 178-192, Campo Grande, MS: Vezevoz, 2024. Disponível em: <https://unirila.edu.py/publicaciones/>. Acesso em: 16 jul. 2024.

SANTOS, Boaventura de S. **Uma concepção multicultural de direitos humanos**. Santos, Boaventura de Souza. Uma concepção multicultural de direitos humanos. Lua Nova: Revista de Cultura e Política [online]. 1997, n. 39, pp. 105-124. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/S0102-64451997000100007>>. Acesso em: 16 set. 2024.

SANTOS, Isabelle D.C. **A proteção dos direitos humanos e fundamentais no processo de integração do Corredor Bioceânico: uma análise sobre os povos originários**. Revista Direitos Humanos Fundamentais, [S. l.], v. 21, n.1, 2024. Disponível em: <https://revistas.unifio.br/rmd/article/view/1446>. Acesso em: 16 set 2024.

SACK, R. **Human Territoriality: Its theory and history**. Cambridge: Cambridge University Press, 1986.

SACHS, Ignacy. **Desenvolvimento incluyente, sustentável, sustentado**. Rio de Janeiro: Garamound, 2008.

SARLET, Ingo W. **As dimensões da dignidade da pessoa humana: construindo uma compreensão jurídico-constitucional necessária e possível**. Revista brasileira de direito constitucional, São Paulo, v. 5, n. 9, p.361-388, jan./jun. 2007. Disponível em: <http://bdjur.stj.jus.br/dspace/handle/2011/27252>. Acesso em: 17 set. 2024.

SILVEIRA, Vladmir O.; SANCHES, Samyra H. D. F. N. **Direitos Humanos, Empresa e Desenvolvimento Sustentável**. Revista Jurídica, [S.l.], v. 1, n. 38, p. 313- 327, dez. 2015. ISSN 0103-3506. Disponível em: <<https://revista.unicuritiba.edu.br/index.php/RevJur/article/view/1422>>. Acesso em: 03 out. 2024.

SILVA, Gabriela P. **Políticas Públicas de Proteção Social e Fronteira: Transformações societárias na cidade de Porto Murtinho/MS**. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação - Mestrado e Doutorado em Psicologia da Universidade Católica Dom Bosco. Campo Grande, MS, 2021. Disponível em: <https://site.ucdb.br/public/md-dissertacoes/1040353-politicas-publicas-de-protecao-social-e-fronteira-transformacoes-societarias-na-cidade-de-porto-murtinho-ms-universidade.pdf>. Acesso em: 03 out. 2024.

UNDP. **About Human Development**. [S.l.], [S.d.]. Disponível em: <http://www.hdr.undp.org/en/humandev>. Acesso em: 29 set. 2024.



Serviço Público Federal
Ministério da Educação
Fundação Universidade Federal de Mato Grosso do Sul



ATA DE APRESENTAÇÃO DE DEFESA DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DO CURSO DE DIREITO

Aos vinte e um dias do mês de novembro de dois mil e vinte e quatro, às onze horas, realizou-se presencialmente, nas dependências da FADIR/UFMS, a sessão pública da Banca Examinadora de Defesa de TCC, para conclusão do Curso de Direito, intitulada "ROTA DE INTEGRAÇÃO LATINO-AMERICANA: DESENVOLVIMENTO LOCAL SOB A ÓTICA DOS DIREITOS HUMANOS SOCIAIS", apresentada pelo(a) acadêmico(a) BRUNA FRANÇA TAVARES, RGA: 2019.2002.069-1, para obtenção do título de Bacharel em Direito. A Banca Examinadora, composta pelos membros Vladimir Oliveira da Silveira, Presidente; Cesar Augusto Silva da Silva, membro; Gustavo Santiago Torrecilha Cancio, membro; Patrícia Martinez Almeida, suplente; procedeu à arguição pública do(a) candidato(a), estando o(a) acadêmico(a):

(x) APROVADO(A) () APROVADO(A) COM RESSALVAS ()
REPROVADO(A)

Proclamado o resultado pelo presidente da Banca Examinadora, foram encerrados os trabalhos, dos quais, para constar, foi conferida e assinada a presente Ata pelos membros da Banca Examinadora e pelo(a) acadêmico(a).

Vladimir Oliveira da Silveira
(Presidente)

Cesar Augusto Silva da Silva
(Membro)

Gustavo Santiago Torrecilha Cancio
(Membro)

Patrícia Martinez Almeida
(Suplente)

BRUNA FRANÇA TAVARES
(Acadêmico(a))

NOTA
MÁXIMA
NO MEC

UFMS
É 10!!!



Documento assinado eletronicamente por **Vladmir Oliveira da Silveira, Professor Titular Livre**, em 25/11/2024, às 09:37, conforme horário oficial de Mato Grosso do Sul, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).

NOTA
MÁXIMA
NO MEC

UFMS
É 10!!!



Documento assinado eletronicamente por **Cesar Augusto Silva da Silva, Professor do Magisterio Superior**, em 25/11/2024, às 14:40, conforme horário oficial de Mato Grosso do Sul, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).

NOTA
MÁXIMA
NO MEC

UFMS
É 10!!!



Documento assinado eletronicamente por **Bruna França Tavares, Usuário Externo**, em 25/11/2024, às 14:42, conforme horário oficial de Mato Grosso do Sul, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).

NOTA
MÁXIMA
NO MEC

UFMS
É 10!!!



Documento assinado eletronicamente por **GUSTAVO SANTIAGO TORRECILHA CANCIO, Professor do Magisterio Superior**, em 25/11/2024, às 15:15, conforme horário oficial de Mato Grosso do Sul, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.ufms.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **5228810** e o código CRC **B9A2AA07**.

FACULDADE DE DIREITO

Av Costa e Silva, s/nº - Cidade Universitária

Fone: (67) 3345-7145 / 3345-7251

CEP 79070-900 - Campo Grande - MS

Referência: Processo nº 23104.031857/2024-94

SEI nº 5228810