



# O Corredor Bioceânico de Capricórnio e seu efeito sobre o meio ambiente

## El Corredor Bioceánico de Capricornio y su efecto en el medio ambiente

### *The Capricorn Bioceanic Corridor and its effect on the environment*

Isabelle Dias Carneiro Santos<sup>1</sup>

Recebido em: 16/09/2025; aceito em: 19/01/2026

DOI: <https://doi.org/10.20435/inter.v27i1.5136>

**Resumo:** O Corredor Bioceânico de Capricórnio é um projeto de integração regional, estruturado na América do Sul, que tem por escopo unir os oceanos Atlântico e Pacífico por via terrestre. Ao longo desse corredor rodoviário internacional, que engloba Brasil, Paraguai, Argentina e Chile, biomas como o cerrado e o pantanal serão afetados em função da construção de infraestruturas para o funcionamento deste corredor. Para além dos benefícios econômicos vislumbrados pelos governos dos quatro países, pelo empresariado e pelas próprias populações locais, parte-se da hipótese de que também poderão existir problemas ambientais decorrentes do Corredor Bioceânico de Capricórnio. Desse modo, com base numa abordagem jurídico-teórica, tem-se como objetivos verificar como a implantação e o funcionamento do Corredor Bioceânico de Capricórnio influenciarão o meio ambiente dos territórios nacionais, para, num segundo momento, tratar de biomas do Mato Grosso do Sul, assim como de medidas para mitigar os danos e degradações ao meio ambiente natural. Também serão analisados os possíveis meios de proteção existentes no direito nacional e internacional e se os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) estão sendo cumpridos. Como metodologia, utilizou-se das pesquisas dedutiva, qualitativa e bibliográfica, calcadas em tratados, legislação, artigos e sites. Por fim, concluiu-se que, apesar das normas existentes, na prática, há a possibilidade de que o meio ambiente natural sofra graves efeitos caso medidas para sua mitigação e/ou combate não sejam tomadas, tais como: avaliações periódicas sobre os efeitos do Corredor sobre o meio ambiente, relatórios semestrais e anuais que propiciem comparar as medidas exitosas e o retrocesso e fiscalização para prevenção e repressão das infrações cometidas contra o meio ambiente.

**Palavras-chave:** Integração Regional Sul-Americana; danos ambientais; Agenda 2030.

**Resumen:** El Corredor Bioceánico de Capricornio es un proyecto de integración regional estructurado en Sudamérica, cuyo objetivo es conectar los océanos Atlántico y Pacífico por tierra. A lo largo de este corredor vial internacional, que abarca Brasil, Paraguay, Argentina y Chile, biomas como el Cerrado y el Pantanal se verán afectados debido a la construcción de la infraestructura necesaria para su funcionamiento. Más allá de los beneficios económicos previstos por los gobiernos de los cuatro países, las empresas y las propias poblaciones locales, se plantea la hipótesis de que el Corredor Bioceánico de Capricornio también podría generar problemas ambientales. Así, a partir de un enfoque jurídico-teórico, los objetivos son verificar cómo la implementación y operación del Corredor Bioceánico de Capricornio influirán en el medio ambiente de los territorios nacionales, y en una segunda fase, abordar los biomas de Mato Grosso do Sul, así como medidas para mitigar los daños y la degradación al medio ambiente natural. Este estudio también analizará las posibles medidas de protección existentes en el derecho nacional e internacional y el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). La metodología empleada fue una investigación deductiva, cualitativa y bibliográfica, basada en tratados, legislación, artículos y sitios web. Finalmente, se concluyó que, a pesar de la normativa vigente, en la práctica existe la posibilidad de que el entorno natural sufra graves efectos si no se toman medidas para mitigarlos o combatirlos, como evaluaciones periódicas de los efectos del Corredor sobre el medio ambiente, informes semestrales y anuales que permitan comparar los éxitos y los fracasos, y el seguimiento para la prevención y represión de las infracciones cometidas contra el medio ambiente.

**Palabras clave:** Integración Regional Suramericana; daños ambientales; Agenda 2030.

**Abstract:** The Capricorn Bioceanic Corridor is a regional integration project structured in South America, aiming to connect the Atlantic and Pacific oceans by land. Along this international road corridor, encompassing Brazil, Paraguay, Argentina, and Chile, biomes such as the Cerrado and the Pantanal will be affected due to the construction of infrastructure necessary for its operation. Beyond the economic benefits envisioned by the governments of the four countries, businesses, and local populations themselves, it is hypothesized that environmental problems may also arise from the Capricorn Bi-Oceanic Corridor. Thus, based on a legal-theoretical approach, the objectives are to verify how the implementation and operation of the Capricorn

<sup>1</sup> Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS), Campo Grande, Mato Grosso do Sul, Brasil.

Bioceanic Corridor will influence the environment of national territories, and in a second phase, to address biomes in Mato Grosso do Sul, as well as measures to mitigate damage and degradation to the natural environment. This study will also analyze the available means of protection under national and international law and assess whether the Sustainable Development Goals (SDGs) are being met. The methodology used was deductive, qualitative, and bibliographic research, based on treaties, legislation, articles, and websites. Finally, it was concluded that despite existing regulations, in practice there is a possibility that the natural environment will suffer serious effects if measures to mitigate and/or combat these effects are not taken, such as: periodic assessments of the Corridor's effects on the environment, semi-annual and annual reports that allow for comparison of successful measures and setbacks, and monitoring for the prevention and repression of infractions committed against the environment.

**Keywords:** South American Regional Integration; environmental damage; 2030 Agenda.

---

## 1 INTRODUÇÃO

A integração regional da América Latina não é recente no continente, remontando ao século XVIII. De início, visou-se uma integração com o objetivo de independência das colônias europeias. Posteriormente, as questões econômicas tomaram o lugar das preocupações e dos debates com fins integracionistas que se consolidaram no século XX, período que originou distintos processos de integração, com a criação de blocos econômicos.

No que se refere à região sul da América do Sul, a ideia de uma integração com a finalidade de criar um trajeto ligando portos existentes no Oceano Atlântico a portos do Oceano Pacífico somente voltou a ser o centro de debates entre Argentina, Brasil, Bolívia, Chile e Paraguai em 2017. A partir disso, surgiu o projeto do Corredor de Integração Latino-Americana, também conhecido como Corredor Rodoviário Bioceânico ou Corredor Bioceânico de Capricórnio.

O escopo dessa integração regional no sul do continente é o de acelerar a importação e a exportação de produtos para outras partes do planeta e, com isso, baratear os custos no campo econômico. Todavia, além das perspectivas positivas, também surgiram desafios a serem suplantados, entre os quais está o ambiental.

Para a construção de pontes, rodovias, portos secos e outras infraestruturas necessárias para o funcionamento do Corredor Bioceânico de Capricórnio, algumas áreas ambientais serão afetadas, a exemplo dos biomas do Chaco paraguaio (Loma Plata), do Cerrado e Pantanal no Brasil (Aquidauana, Bonito) e das florestas nativas no norte da Argentina (Salta), bem como os Andes e o Deserto do Atacama, no Chile. As influências sobre o meio ambiente natural, sua exploração e/ou degradação por desmatamento, mudanças climáticas, entre outros, são uma preocupação caso não haja observância de instrumentos jurídicos internos e tratados internacionais que versam sobre a proteção ambiental.

Apesar de o Corredor abarcar distintos biomas ao longo dos seus mais de dois mil quilômetros, tratar-se-á nesta pesquisa do problema envolvendo o meio ambiente natural do estado de Mato Grosso do Sul, Brasil, com especial alusão aos anos de 2022 a 2025, período de construção das infraestruturas mais emblemáticas que compõem o Corredor para seu efetivo funcionamento, previsto para o final de 2026 e início de 2027. Um exemplo é a Ponte Binacional entre o Brasil e o Paraguai, ligando as cidades de Porto Murtinho, do lado brasileiro, e de Carmelo Peralta, em solo paraguaio.

A escolha envolvendo o estado de Mato Grosso do Sul se dá em função de já haver estudos sobre a região do Chaco paraguaio, abarcando as cidades de Capitán Carmelo Peralta, Mariscal José Félix Estigarribia, Loma Plata y Filadelfia, assim como na Argentina, com a obra *Corredor*

*Bioceânico Capricórnio: explorando los Impactos Socioambientales y Culturales en el Chaco de Paraguay y Argentina*, de 2025.

Assim, apesar do Corredor envolver regiões e biomas como o Chaco paraguaio, as regiões de floresta no norte da Argentina e o Deserto do Atacama já na região onde estão os portos do Chileno de Iquique, Mejillones e Antofagasta, o problema da pesquisa consiste em averiguar como a implantação e o funcionamento do Corredor poderá repercutir no meio ambiente físico dos territórios de cidades sul mato-grossense, no Centro-Oeste brasileiro, por onde a rota de integração passará.

Trata-se de uma pesquisa dedutiva, qualitativa e bibliográfica, baseada na revisão de materiais bibliográficos, como tratados, legislações internas e artigos científicos, bem como sites oficiais e não oficiais, com especial atenção a dois Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS).

Para tanto, far-se-á uma abordagem acerca do Corredor Bioceânico de Capricórnio para, posteriormente, tratar dos ecossistemas a serem afetados, das normas de proteção ambiental, na esfera constitucional e internacional, bem como dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) nº 13 e 15, que tratam, respetivamente, do Combate às Alterações Climáticas e da Vida sobre a Terra.

Apesar das modificações que o Corredor poderá trazer para os países que o compõem hodiernamente, bem como para os estados vizinhos, são poucas as investigações científicas sobre a questão ambiental nesse contexto, havendo maior estudo sobre os aspectos econômicos e turísticos. Desse modo, justifica-se a abordagem do tema em tela, que não tem o condão de abarcar todas as questões ambientais relacionadas à região, nem de findar as discussões sobre o tema.

## **2 INTEGRAÇÃO REGIONAL NA AMÉRICA LATINA**

A integração regional nas Américas remonta ao século XVIII. No campo econômico, tem-se a criação dos blocos econômicos na América Central e na América do Sul em meados do século XX, visando dar uma noção geral sobre as motivações e a importância da integração, como veremos a seguir.

### **2.1 BREVE HISTÓRICO DA INTEGRAÇÃO LATINO-AMERICANA**

A região denominada América Latina teve, desde o século XV, suas riquezas exploradas e uma parcela de sua população subjugada por colonizadores europeus, que aqui implantaram um eurocentrismo cultural e econômico. Com o passar dos séculos, devido a uma europeização do continente, a produção econômica continuou voltando seus olhos para o oceano Atlântico e países d'além-mar.

Somente no século XVIII é que se inicia a gênese da Integração Regional, edificada e despertada por ideias de liberdade e independência das antigas colônias europeias. No século seguinte, com grande parte dos países latino-americanos já independentes, a integração da região passa a ser pensada com foco em fins econômicos e comerciais, tendo em vista que a região visa fazer frente às potências econômicas existentes, buscando vantagens mútuas entre si.

A partir dos anos 1960, houve a solidificação da integração na região, com a criação de blocos econômicos, como a Associação Latino-Americana de Livre Comércio (Alalc), atualmente

denominada Associação Latino-Americana de Integração (Aladi). Todavia, um maior número de blocos somente surgirá a partir da década de 1980, com destaque para a Comunidade Andina (CAN) e o Mercado Comum do Sul (Mercosul). Alguns acordos regionais tiveram mais êxito em seus objetivos, enquanto outros continuam buscando efetivar as metas pretendidas, sendo, portanto, alguns mais conhecidos em nível nacional e internacional, fora das Américas.

Ainda houve projetos que não saíram do papel, como é o caso da Área de Livre Comércio das Américas (Alca), que visou envolver todo o continente americano numa das maiores integrações regionais, ultrapassando até mesmo o número de países que compõem atualmente a União Europeia (UE). Contudo, a Alca nunca foi implementada, sendo o principal motivo as divergências políticas quanto à não aceitação dos Estados Unidos da América.

Apesar de alguns casos de insucesso, a existência de blocos comerciais e acordos regionais de integração continua a fazer parte da realidade latino-americana, assim como em outras partes do planeta, seja entre países geograficamente contíguos ou não. Ou seja:

A integração regional, antes concebida como um fenômeno de conformação de blocos geográficos mais ou menos homogêneos pela sua composição, congregando países culturalmente próximos, vinculados entre si por processos de abertura econômica recíproca e de liberalização comercial uniformemente administrada, vem progressivamente perdendo essas características essencialmente comerciais, para adquirir outras, que respondem mais a critérios de ordem política do que a preceitos de natureza econômica (Almeida, 2020, p. 39).

De acordo com Bressan (2023, p. 19), ao longo dos séculos, a América Latina passou por quatro diferentes tipos de regionalismo, desde o clássico, a partir da segunda metade do século XX (1950 a 1980), passando pelo regionalismo aberto (1990) e pós-liberal (2000), até alcançar o regionalismo atual (a partir de 2012).

No que se refere à região sul da América do Sul, composta majoritariamente por países em desenvolvimento, há décadas, o intento era o de unir fisicamente países da região e dois oceanos com a finalidade econômica de exportação e importação por um caminho mais curto e mais barato que o praticado habitualmente, com o escopo de tornar a região uma novo Corredor comercial, nos moldes do que ocorre com o Canal do Panamá, sendo inicialmente denominada de Corredor de Integração Latino-Americana e, atualmente, chamada de Corredor de Integração Sul-Americana.

## 2.2 BLOCOS ECONÔMICOS NA AMÉRICA LATINA

Na integração regional, os blocos econômicos, independentemente do modelo adotado, resultam de vontade política dos Estados, que escolhem fazer parte ou não de um acordo regional, bem como do tipo de integração, isto é, áreas de preferências tarifárias (APT); zonas de livre-comércio (ZLC); e uniões aduaneiras (UA).

A ZLC e as UA são denominadas, no direito anglo-saxão, respectivamente, *shallow integration* e *deep integration*, e este último é composto por acordos de integração mais complexos, mercados comuns e uniões econômicas (geralmente dotadas de uma moeda comum), conforme lição de Almeida (2020, p. 24). Os estágios de integração, decididos conforme os países signatários, podem iniciar com as áreas de preferências tarifárias, que são o modelo mais simples, chegando até mesmo à união política ou econômica, que é a forma mais profunda de integração.

Na América Latina, os principais blocos criados desde os anos 1960 até o século XXI adotaram as zonas de livre-comércio ou uniões aduaneiras, em que uns possuem melhores

resultados do que outros. Os acordos regionais firmados são

[...] uma estratégia ainda mais importante para os países em desenvolvimento, que não exibem o poder de barganha e a força negociadora das economias avançadas, mas que podem conseguir, pelo menos potencialmente, por meio de um bloco, negociar em melhores condições com as grandes multinacionais ou mesmo com as potências comerciais dominantes (Almeida, 2020, p. 20).

Visando concorrer com os países considerados desenvolvidos e centrais, na América Central e no Caribe, tem-se como exemplos de integração regional o Mercado Comum Centro-Americano (MCCA), o Sistema de Integração Centro-Americano (Sica) e a Associação de Livre Comércio do Caribe – *Caribbean Free Trade Association* – (Carifta), transformada, na década de 1970, no Mercado Comum e Comunidade do Caribe (Caricom).

Na América do Sul, há a CAN, o Mercosul e, mais recentemente, em 2019, o Foro para o Progresso e Integração da América do Sul (Prosul). Em conjunto com países da América do Sul, da América Central e do Caribe, há a Aliança Bolivariana para os Povos da Nossa América-Acordo Comercial dos Povos (Alba-TCP) e a Comunidade de Estados Latino-americanos e Caribenhos (Celac)<sup>2</sup>.

Já na região sul do continente, na virada do século XX para o XXI, voltou à baila, no cenário regional, a tentativa de pôr em prática um projeto que existia há décadas apenas no ideário dos Estados, ou seja, criar um caminho internacional conectando os oceanos Atlântico e Pacífico por meio de um corredor rodoviário, interligando quatro países. Esse projeto recebeu o nome de Corredor de Integração Latino-Americana (Rila), sendo também chamado de Corredor Bioceânico de Capricórnio ou Corredor Rodoviário Bioceânico. Desde então, muitos são os esforços dos governos da Argentina, do Brasil, do Chile e do Paraguai, bem como de diferentes setores para colocá-lo em prática, como veremos no próximo tópico.

### **3 O CORREDOR BIOCEÂNICO DE CAPRICÓRNIO**

A abordagem neste tópico se dará sobre os antecedentes do processo de criação do Corredor Bioceânico de Capricórnio até a sua estruturação para implantação e futuro funcionamento em territórios argentino, brasileiro, chileno e paraguaio.

Posteriormente, serão fixados os prováveis benefícios e possíveis problemas que podem decorrer da implantação do Corredor, envolvendo aspectos ambientais e alguns socioeconômicos, como consequências negativas dos danos e degradações à natureza.

#### **3.1 O PROCESSO DE CRIAÇÃO**

No início do presente século, realizou-se a Cúpula de Presidentes da América do Sul, na qual se debateram os desafios do desenvolvimento da região, principalmente na esfera econômica, visando tirar do campo teórico o projeto de elaboração de um corredor rodoviário bioceânico, interligando o Atlântico, cujo principal porto para escoamento de produtos é o de Santos, no estado de São Paulo, ao Pacífico, mais especificamente aos portos do norte chileno, como Antofagasta e Iquique.

<sup>2</sup> Muitos dos blocos regionais latino-americanos criados nas últimas década estão vivendo uma estagnação ou retrocesso, a exemplo da Comunidade Andina e da União de Nações Sul-Americanas (Unasul).

Com a finalidade de criar a infraestrutura necessária nas principais regiões econômicas do subcontinente, elaborou-se, em 2000, a Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana (Irsa). Não obstante, tal medida “apresentou-se, além de muito ampla, irrealista para países numa região marcada por dependência e crises econômicas típicas do subdesenvolvimento” (Virga; Oliveira Neto, 2022, p. 146).

Assim, em 2009, o Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (Cosiplan), no âmbito da União das Nações Sul-americanas (Unasul), passou a tratar do projeto no subcontinente, visando à criação de conexões intrarregionais. O escopo principal foi o de construir uma estrutura interconectando regiões da América do Sul, mediante obras de infraestrutura na região oeste do Brasil e interiorana da Argentina, do Chile e do Paraguai. Tal projeto só veio a tomar corpo a partir de 2017, com o Corredor Bioceânico de Capricórnio.

Para tal fim, vem-se construindo “uma ponte internacional [entre Brasil e Paraguai], estradas e alfândegas [que encurtarão] em mais de 9,7 mil quilômetros de corredor marítimo a distância nas exportações brasileiras para a Ásia [com] uma redução de 25% a 30% em seus custos na hora de escoar sua produção” (Semadesc, 2023). Atualmente, 80% da obra está concluída.

Essa ponte binacional é considerada primordial para conectar os oceanos Atlântico e Pacífico por terra. Estima-se que haverá uma redução de 17 a 12 dias na importação e exportação de produtos pelos portos chilenos, em vez dos portos brasileiros de Santos-SP e Paranaguá-PR, o que criará para os quatro países da região uma maior competitividade no campo econômico/comercial. Para o Paraguai, também é um fator crucial, uma vez que o país não tem acesso ao mar.

Apesar de a finalidade principal ser a comercial/econômica, outros setores também sofrerão efeitos, a exemplo dos biomas por onde passará o Corredor Bioceânico de Capricórnio, que podem sofrer negativamente com sua implantação, caso não haja a necessária observância às normas de proteção do direito pátrio e internacional, bem como se não forem adotadas medidas práticas para mitigar possíveis danos e degradações.

### **3.2 ESTRUTURAÇÃO PARA A IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR BIOCEÂNICO DE CAPRICÓRNIO**

Com o escopo de implantar uma integração comercial na região, o Corredor Bioceânico de Capricórnio terá cerca de 3.300 quilômetros, desde o Porto de Santos, passando por Campo Grande-MS e atravessando regiões do Paraguai e da Argentina, até chegar aos portos do norte chileno de Mejillones, Iquique e Antofagasta.

Em território brasileiro, o trecho com o maior número de infraestrutura em construção, como estradas e pontes, encontra-se no estado de Mato Grosso do Sul, no centro-oeste do país. No caso da ponte binacional entre Porto Murtinho, Brasil, e Carmelo Peralta, Paraguai, o empreendimento é financiado pela Itaipu Binacional, sendo “[...] um projeto prioritário do Governo do Estado de Mato Grosso do Sul e também hoje um projeto prioritário do Governo Federal” (Semadesc, 2023), uma vez que é fundamental para o efetivo funcionamento do Corredor.

Do lado paraguaio, a região do Alto Paraguai é a que possui o maior investimento, na qual a ponte binacional está num estágio mais avançado do que no lado brasileiro, porém, ainda é necessária a pavimentação de alguns quilômetros próximos às fronteiras com o Paraguai e o Chile. No que concerne à Argentina, as áreas a serem melhoradas são menores do que no Brasil.

Importante destacar que “existe uma gama de atores interessada na conclusão do Corredor – Estados nacionais, atores subnacionais, setores do agronegócio, do turismo, sindicatos, sociedade civil – que seguem atuando para darem seguimento ao projeto do corredor” (Martins,

2021, p. 14), mas é a atuação dos governos nacionais e subnacionais dos quatro países que vem propiciando que o projeto de construção das infraestruturas esteja avançando como previsto.

Assim, ao passar por uma série de municípios e regiões nos quatro Estados soberanos, o Corredor Bioceânico de Capricórnio, além de impactar positivamente a região com a melhoria de estradas, construção de pontes, portos secos, hotéis, restaurantes, sinal de internet, aumento do comércio local, entre outras infraestruturas, também poderá, de modo contrário, impactar negativamente partes do meio ambiente natural da região por onde passará, existindo a possibilidade de danos e degradação.

### **3.3 AS POSSÍVEIS INFLUÊNCIAS DO CORREDOR AO MEIO AMBIENTE**

O meio ambiente pode ser dividido em cultural, artificial, do trabalho ou social e natural ou físico. Porém, o foco da pesquisa é o meio ambiente natural, que a Lei da Política Nacional do Meio Ambiente (PNMA), em seu artigo 3º, I, define como: “[...] o conjunto de condições, leis, influências e interações de ordem física, química e biológica, que permite, abriga e rege a vida em todas as suas formas” (Brasil, 1981), sendo a sua titularidade coletiva, uma vez que “é bem de uso comum do povo” (Brasil, 1988).

Para tratar os assuntos correlatos, tem-se o ramo jurídico do direito ambiental, cujo objetivo é “conduzir as atividades humanas de modo a evitar efeitos negativos sobre os recursos ambientais ou sobre o meio ambiente” (Granziera, 2011, p. 5). Com isso, a proteção trazida por esse ramo do direito visa, primordialmente, a um meio ambiente sadio e ecologicamente equilibrado, num primeiro plano, conforme prevê a Constituição Federal brasileira de 1988, e à proteção da própria humanidade como consequência.

Contudo, no afã de promover o desenvolvimento econômico de um país ou região, tão almejado e necessário para seu crescimento, por vezes, danos e degradações são perpetrados contra a natureza, em contraste com o desenvolvimento sustentável, erigido em instrumentos jurídicos nacionais e internacionais.

Aqui, destacaremos de forma mais específica os possíveis efeitos que a implantação e o funcionamento do Corredor Bioceânico de Capricórnio poderão causar, já que muitos problemas ambientais podem se estender além das fronteiras. Para tanto, serão apresentadas a definição de impacto ambiental e a distinção entre dano e degradação. Também serão tratadas as principais modificações que podem ser causadas ao meio ambiente, decorrentes da ação humana, no território que engloba o Corredor, especialmente no que tange ao estado de Mato Grosso do Sul.

#### **3.3.1 Distinção entre impacto ambiental, degradação ambiental e dano ambiental**

Os efeitos que o Corredor pode trazer ao meio ambiente podem ser benéficos ou danosos, seja no campo social, seja na seara econômica. De modo positivo, têm-se como exemplos as infraestruturas que estão sendo construídas em parte do Centro-Oeste do Brasil, do Norte da Argentina e do Chile e do Oeste do Paraguai, como estradas, portos secos, pontes etc., que visam melhorar as regiões por onde o Corredor Bioceânico de Capricórnio passará.

Por outro lado, no norte argentino, nas regiões de Salta e de San Salvador de Jujuy, têm-se os ecossistemas do Parque Chaqueño e da Selva Misionera, que já sofrem, há algumas décadas, os efeitos ambientais e sociais. De modo similar, também há vulnerabilidade no grande norte chileno, com o Deserto do Atacama. No tocante ao território brasileiro, conforme Arguelho e

Loubet (2023, p. 2) “[...] todas as cidades que hoje servem de passagem [...] serão impactadas. Partindo de Campo Grande, o percurso passará por Sidrolândia, Nioaque, Guia Lopes da Laguna, Jardim e Porto Murtinho”.

Percebe-se que a implementação de determinadas ações pode gerar impactos ambientais negativos, resultando em danos e processos de degradação. Tais efeitos são especialmente preocupantes em áreas ambientalmente sensíveis e protegidas, como o Chaco paraguaio. Esse bioma apresenta grande relevância ecológica e possui ampla extensão territorial, abrangendo aproximadamente 520.000 km<sup>2</sup> (46%) na Argentina, 230.000 km<sup>2</sup> (32%) no Paraguai, 90.000 km<sup>2</sup> (15%) na Bolívia e 9.000 km<sup>2</sup> (7%) no Brasil (Prado, 1993, p. 145).

Com o Corredor Bioceânico de Capricórnio, há uma alta probabilidade de que haja “[...] alterações nocivas ao meio ambiente e outras, ainda, os efeitos que tal alteração provoca na saúde das pessoas e em seus interesses” (Leite, 2000, p. 98).

Tanto no lado brasileiro, com biomas como o Cerrado e o Pantanal, quanto no lado paraguaio, com o Chaco, observa-se que, ao menos no plano normativo, há mecanismos voltados à proteção da biodiversidade. Contudo, em razão da vasta extensão territorial dessas áreas e da limitada capacidade de fiscalização, esses ambientes tornam-se suscetíveis a impactos ambientais negativos. Nesse sentido, destaca-se que “[...] o dano ambiental decorrente de negligência ou de políticas estatais inadequadas tende, de forma crescente, a ultrapassar fronteiras e afetar outros territórios [...]” (Rezek, 2005, p. 243).

Também se vislumbra a possibilidade de degradação ambiental, e devido à ação humana na natureza, esse processo envolve “[...] não só a erosão dos solos, mas também a extinção de espécies vegetais e animais, a poluição de nascentes, rios, lagos e baías, o assoreamento e outros impactos prejudiciais ao meio ambiente e ao próprio homem” (Guerra, 1997, p. 184). Essas repercussões negativas podem ser vivenciadas além das fronteiras, atingindo todos os Estados, e não apenas aquele que gerou.

Nesse sentido, a organização não governamental (ONG) Ecologia e Ação (Ecoa), em seus estudos, destaca que “uma parcela da população local [de Porto Murtinho] e pequenos empresários não descartam a obra como um novo fato de degradação ambiental” (MS Notícias, 2021). A mesma ONG também identifica como desafios a serem suplantados as regiões do Pantanal e da Cordilheira dos Andes, que tem a seu pé a cidade argentina de Salta. Neste sentido, podemos acrescentar também o Deserto do Atacama, no Chile, e o já mencionado Chaco, no Paraguai.

### 3.3.2 Efeitos na seara ambiental decorrentes do Corredor Bioceânico de Capricórnio

Hodiernamente, o crescimento econômico dos Estados soberanos não pode mais caminhar apartado da proteção ao meio ambiente natural, razão pela qual tratar do desenvolvimento sustentável e das possíveis influências se faz crucial, a fim de evitar danos e degradações à natureza que colocam em risco o direito humano a um meio ambiente sadio.

Como mencionado anteriormente, para desenvolver as infraestruturas necessárias para o funcionamento do Corredor Bioceânico de Capricórnio, ecossistemas serão afetados, podendo sofrer danos e degradações ambientais de biomas que podem se fragilizar com o aumento dos fluxos de caminhões de carga na região dos países por onde passará. Ou seja, o Chaco paraguaio, o Cerrado e o Pantanal brasileiro, as florestas do norte argentino, bem como o Atacama e os Andes chilenos.

Mamed et al. (2019, p. 161) citam, a título de exemplo, que “Porto Murtinho (Brasil) e Carmelo Peralta (Paraguai) integram a maior planície continental alagável do planeta, o Pantanal (porção sul) e o Chaco úmido (extremo leste do Chaco sul-americano)”. Somente as regiões citadas englobam uma fauna e uma flora riquíssimas e, ao mesmo tempo, frágeis, que serão impactadas direta e indiretamente pelo desmatamento, pelas queimadas e pela desertificação para criar as infraestruturas necessárias. Há ainda a questão de maior emissão de poluentes e o atropelamento de animais silvestres em áreas que terão aumento do fluxo de veículos de grande porte, o que pode resultar em mudanças climáticas ainda mais significativas do que as já existentes nos últimos anos, a exemplo dos desmatamentos que vêm causando secas, que, de temporárias, podem se tornar contínuas.

No norte argentino, há florestas nativas que, mesmo antes da criação das infraestruturas destinadas à implantação do Corredor Bioceânico de Capricórnio, já sofriam com seu desmatamento para dar lugar à plantação de soja, assim como se dá no cerrado brasileiro sul-mato-grossense. Com a implantação do Corredor e com o aumento das exportações de produtos agropecuários dessas regiões, há uma grande chance de que novas áreas sejam desmatadas.

No Chile, o Deserto do Atacama, considerado o mais árido do mundo, é um dos locais por onde passará o Corredor Bioceânico de Capricórnio, sendo considerado um ecossistema frágil (Hidalgo; Garcia, 2013). O aumento do fluxo diário de caminhões de carga tende a intensificar os impactos relacionados às mudanças climáticas, especialmente em razão da maior emissão de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>). Esse cenário coloca em risco não apenas o patrimônio natural, mas também o patrimônio cultural das regiões envolvidas, considerando que, nas cidades do entorno, vivem povos originários de diferentes etnias, como aymaras, atacameños, quéchuas e coyas. Além disso, tais impactos ambientais podem ultrapassar fronteiras, afetando igualmente províncias e países vizinhos.

Dessa forma, não há como negar que

As decorrentes necessidades de proteção ao meio ambiente, que aos poucos foram sentidas e regulamentadas aos níveis domésticos dos Estados, ultrapassaram as fronteiras nacionais, pois tanto a poluição, quanto as medidas de conservação dos elementos componentes do meio ambiente não conhecem os limites de uma geografia política, que os homens artificialmente instituíram entre as sociedades humanas (Soares, 2003, p. 35).

Desse modo, as possíveis influências sobre o meio ambiente podem afetar não apenas a natureza, mas também grupos sociais em situação de vulnerabilidade. Trata-se, sobretudo, de populações que correm o risco de perder seus modos de vida tradicionais, intrinsecamente vinculados ao ambiente em que vivem. Diante desse cenário, e com o objetivo de prevenir ou ao menos mitigar impactos ambientais negativos — como danos e processos de degradação —, os quatro Estados soberanos dispõem de mecanismos jurídicos voltados à proteção ambiental.

#### **4 OS MEIOS DE PROTEÇÃO DO MEIO AMBIENTE DIANTE DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO**

Durante muitos séculos, os Estados soberanos se viram, por vezes, diante da celeuma entre voltar os seus esforços para o crescimento econômico ou para a proteção ambiental. Essa é uma realidade que passa a ser alterada ao longo do século XX, com o denominado desenvolvimento sustentável.

A partir da década de 1960, têm-se os primeiros eventos abordando o desenvolvimento sustentável na órbita internacional, mas é com a Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente (CNUMAH), de 1972, em Estocolmo, na Suécia, que se tem o primeiro grande evento sobre questões ambientais na esfera global.

Todavia, o termo desenvolvimento sustentável, apesar de ter surgido na década de 1980, com o *World Conservation Strategy*, somente se consolida com a Conferência da Organização das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento de 1992, mais conhecida como ECO-92 ou Rio-92, realizada no Rio de Janeiro, Brasil. A partir de então, a terminologia se torna popular.

Na esfera global, foi estabelecida a cooperação entre os Estados com fins de conservação, proteção e restauração do ecossistema. Contudo, a falta de resultados concretos por parte dos países mais desenvolvidos, ricos e centrais passou a ser motivo de críticas, o que se verificou de modo mais enfático durante a Cúpula Mundial sobre o Desenvolvimento Sustentável, mais conhecida como Rio+10, em 2002, na cidade de Johannesburgo, África do Sul.

Uma década depois, houve a participação do maior número de Estados numa conferência internacional sobre desenvolvimento sustentável, que ocorreu novamente no Rio de Janeiro, com a Rio+20. Esse encontro contou com todos os 193 países-membros da Organização das Nações Unidas (ONU) e, na ocasião, foram estipulados os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS), que trataremos em tópico posterior.

Quanto ao âmbito regional sul do continente, o Acordo Quadro sobre Meio Ambiente, de 2001, criado na seara do Mercosul, destacou a necessidade de uso sustentável dos recursos naturais, coadunando-se com o desenvolvimento econômico e social. Essa medida é importante, uma vez que o

Mercosul possui um importante dinamismo em matéria de relacionamento externo, com acordos, negociações e diálogos comerciais com mais de 90 países de todos os continentes [...] o Mercosul vem conseguindo manter e aprofundar tanto o diálogo político quanto comercial com sócios de todos os continentes, podendo-se afirmar que o Mercosul tem uma orientação institucionalizada, não-ideologizada e universalista no que se refere ao relacionamento externo (Salles, 2020, p. 189-194).

No que tange ao Corredor Bioceânico de Capricórnio, três de seus membros são originários e efetivos do Mercosul, isto é, Brasil, Argentina e Paraguai, sendo o Chile um membro associado. Deste modo, para além das normas internacionais de âmbito global, regionalmente, há um documento no âmbito regional, visando à proteção ambiental, do qual os quatro Estados já são partes. Essa realidade, inclusive, pode facilitar a criação de novos instrumentos jurídicos e específicos para serem aplicados na seara do Corredor.

#### **4.1 AS LEIS FUNDAMENTAIS DOS PAÍSES DO CORREDOR BIOCEÂNICO DE CAPRICÓRNIO**

Uma das principais formas de proteção jurídica do meio ambiente está relacionada às constituições nacionais dos quatro países que compõem o Corredor Bioceânico de Capricórnio. Suas normas fundamentais possuem alguns aspectos em comum, dentre os quais se encontram artigos que abordam a proteção ao meio ambiente diante do desenvolvimento econômico pelo qual a região tem passado, almejando avançar, num futuro próximo, para outras localidades do planeta de modo mais ágil, econômico e sustentável.

No tocante ao Brasil, a sua vigente Constituição da República Federativa de 1988 traz em seu bojo, no artigo 4º, II e IX, respectivamente, a prevalência dos direitos humanos e a

cooperação entre os povos para o progresso da humanidade como princípios que regem as relações internacionais do país.

Ainda no mesmo artigo, parágrafo único da Lei Maior brasileira, há a previsão de que: “A República Federativa do Brasil buscará a integração econômica, política, social e cultural dos povos da América Latina, visando à formação de uma comunidade latino-americana de nações” (Brasil, 1988). Percebe-se, portanto, que os incisos do artigo citado são alvos a serem alcançados também no que tange ao desenvolvimento sustentável.

O mesmo dispositivo jurídico fundamental também traz em seu artigo 225, *caput*, § 1º e incisos que:

Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

§ 1º Para assegurar a efetividade desse direito, incumbe ao Poder Público:

I – preservar e restaurar os processos ecológicos essenciais e prover o manejo ecológico das espécies e ecossistemas;

II – preservar a diversidade e a integridade do patrimônio genético do País e fiscalizar as entidades dedicadas à pesquisa e manipulação de material genético;

III – definir, em todas as unidades da Federação, espaços territoriais e seus componentes a serem especialmente protegidos, sendo a alteração e a supressão permitidas somente através de lei, vedada qualquer utilização que comprometa a integridade dos atributos que justifiquem sua proteção;

IV – exigir, na forma da lei, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, estudo prévio de impacto ambiental, a que se dará publicidade;

V – controlar a produção, a comercialização e o emprego de técnicas, métodos e substâncias que comportem risco para a vida, a qualidade de vida e o meio ambiente;

VI – promover a educação ambiental em todos os níveis de ensino e a conscientização pública para a preservação do meio ambiente;

VII – proteger a fauna e a flora, vedadas, na forma da lei, as práticas que coloquem em risco (Brasil, 1988).

De modo similar, a Constituição paraguaia estabelece em seu artigo 7º que

*Toda persona tiene derecho a habitar en un ambiente saludable y ecológicamente equilibrado. Constituyen objetivos prioritarios de interés social la preservación, la conservación, la recomposición y el mejoramiento del ambiente, así como su conciliación con el desarrollo humano integral. Estos propósitos orientarán la legislación y la política gubernamental* (Paraguay, 1992).

No que tange às suas relações internacionais, o Paraguai se rege, conforme previsão do artigo 143, nº 4 e nº 5 de sua Lei Maior, pelos princípios da solidariedade e da cooperação internacional, bem como pela proteção internacional dos direitos humanos.

Quanto ao Estado chileno, o artigo 19, nº 8 de sua Constituição estabelece

*El derecho a vivir en un medio ambiente libre de contaminación. Es deber del Estado velar para que este derecho no sea afectado y tutelar la preservación de la naturaleza. La ley podrá establecer restricciones específicas al ejercicio de determinados derechos o libertades para proteger el medio ambiente* (Chile, 1980).

Já a Constituição da Nação Argentina, de 1853, após sua reforma em 1994, o direito ao meio ambiente vem disposto em seu artigo 41

*Todos los habitantes gozan del derecho a un ambiente sano, equilibrado, apto para el desarrollo humano y para que las actividades productivas satisfagan las necesidades presentes sin comprometer las de las generaciones futuras; y tienen el deber de preservarlo. El daño ambiental generará prioritariamente la obligación de recomponer, según lo establezca la ley. Las autoridades proveerán a la protección de este derecho, a la utilización racional de los recursos naturales, a la preservación del patrimonio natural y cultural y de la diversidad biológica, y a la información y educación ambientales (Argentina, 1994).*

Importante frisar que há no país leis infraconstitucionais anteriores às constituições retrocitadas e que tratam da proteção ao meio ambiente. Não obstante, no campo prático, vem-se percebendo que não coíbem<sup>3</sup>, como previsto pelos legisladores, que o meio ambiente natural sofra danos e degradação, causando algumas influências negativas nas regiões por onde passará o Corredor. Desse modo, é crucial que “as instituições públicas, privadas, o governo e o próprio cidadão [tenham] papel fundamental para o sucesso de planos e projetos relacionados ao meio ambiente” (Lima, 2021, p. 65).

Devido à importância da proteção ao meio ambiente para a sobrevivência da fauna, da flora e da própria espécie humana, com escopo de se evitar que o dano, a degradação ou o impacto negativo se prolongue – tendo em vista que a vivência num ambiente equilibrado é a forma de manter a sobrevivência da humanidade e dos demais seres vivos, visando às presentes e futuras gerações –, há também instrumentos infraconstitucionais que prezam por um ambiente equilibrado e saudável nos Estados que formam o Corredor, facilitando a proteção prática de tal bem<sup>4</sup>.

#### **4.2 A AGENDA 2030 PARA O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL**

Ao longo do século passado e do atual, instrumentos jurídicos foram criados na órbita nacional dos Estados soberanos, bem como nas esferas global e regional, visando à proteção ambiental, de modo a dialogar, ao mesmo tempo, com o desenvolvimento econômico. Como forma de se obter um desenvolvimento sustentável, algo necessário para a região, a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas também é apresentada, devido à sua importância, uma vez que se aplica a todos os países, tendo como intuito não apenas o desenvolvimento econômico, mas também a inclusão social e a sustentabilidade ambiental, pilares dos objetivos globais.

Nesse sentido, Rakhyn Kim (2016, p. 15) destaca que “*since the late 1980s, sustainable development has emerged as a collective goal of the world community, and international law has been gradually aligning to it*”, ou seja, trata-se de uma preocupação que remonta ao século passado.

Aqui, tratamos em especial de dois de seus Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS). O primeiro é o ODS nº 15, que versa sobre a proteção, a recuperação e a promoção do uso

<sup>3</sup> Vide exemplo dado no item 2.3.2, referente a multas irrisórias aplicadas aos que violam o meio ambiente florestal no norte argentino.

<sup>4</sup> Além das leis federais, há em Mato Grosso do Sul as leis estaduais nº 6.160/2023 e nº 13.550/2009 que tratam, respectivamente, da proteção do bioma Pantanal e do bioma Cerrado.

sustentável dos ecossistemas terrestres, gerindo de forma sustentável as florestas, o combate à desertificação, a detenção e a reversão da degradação da terra e da perda de biodiversidade. Já o ODS nº 13, nesse caso, pode ser considerado uma consequência do anterior, uma vez que trata sobre as medidas urgentes para combater a mudança climática e seus impactos (ONU, 2000).

No que tange especificadamente ao ODS nº 13, destaca-se a necessidade de

[...]

13.2. Integrar medidas da mudança do clima nas políticas, estratégias e planejamentos nacionais;

13.3. Melhorar a educação, aumentar a conscientização e a capacidade humana e institucional sobre mitigação, adaptação, redução de impacto e alerta precoce da mudança do clima;

13.b Promover mecanismos para a criação de capacidades para o planejamento relacionado à mudança do clima e à gestão eficaz, nos países menos desenvolvidos, inclusive com foco em mulheres, jovens, comunidades locais e marginalizadas (ONU, 2000).

Na mesma senda, conforme destaca Baptista e Muniz (2017, p. 35)

Com a adoção de medidas que operem menos mudanças climáticas será possível atenuar os impactos negativos ao meio ambiente. Nessa toada, garantir-se-á um espaço mundial que atenderá, em relação de interdependência, o “Objetivo 3”, por meio do bem-estar e da vida saudável, e, indiretamente, respeitará o “Objetivo 15 [...]”.

Apesar de o termo impacto constar nos ODS da Organização das Nações Unidas, não se teve aqui o intuito de tratá-los, pois demandam pesquisas empíricas e quantitativas, preferindo-se uma abordagem mais jurídico-teórica, com foco nas possíveis influências e efeitos que podem decorrer da implantação e efetivação do Corredor Bioceânico de Capricórnio, com previsão final de 2026 ou início de 2027.

Desse modo, foram obtidos dados do Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima (MMA) que destacam que, em 2024, “apenas 4,68% do Pantanal encontra-se protegido por 28 unidades de conservação” (MMA, 2024). Quanto ao cerrado, Mato Grosso do Sul se destaca na sua preservação, mantendo 1/4 da área total remanescente do bioma (Mato Grosso do Sul, 2024).

Assim, visando alcançar o desenvolvimento sustentável no subcontinente da América do Sul, manter a preservação de biomas da região e coibir efeitos negativos, instituições brasileiras, como a Polícia Militar Ambiental e o Ministério Público do Estado de Mato Grosso do Sul, dentre outros órgãos nacionais, bem como órgãos equivalentes dos outros três países que compõem o Corredor Bioceânico de Capricórnio, devem se debruçar sobre questões a respeito.

Ainda no que se refere ao estado de Mato Grosso do Sul, pode-se sugerir, entre outras medidas, o crescimento da fiscalização para prevenção e repressão das infrações cometidas contra o meio ambiente, bem como o monitoramento e acompanhamento das ações ligadas ao corredor, com o objetivo de mitigar possíveis prejuízos socioambientais ou mesmo com projetos de educação ambiental para brasileiros e não nacionais, na figura de pessoas físicas ou jurídicas.

Também é importante que sejam realizadas avaliações periódicas sobre os efeitos ambientais negativos nas regiões do Cerrado e do Pantanal, com planejamentos estratégicos para o desenvolvimento e a proteção ao meio ambiente natural caminhem num mesmo sentido, com um desenvolvimento sustentável. Os interesses do governo estadual e dos gestores municipais devem se coadunar, tais como o incentivo à economia de baixo carbono a partir dos deslocamentos diários de um número elevado de caminhões nas estradas sul-mato-grossenses.

Relatórios mensais e anuais também são imprescindíveis por parte de órgãos ambientais ligados ao poder público e a entidades privadas<sup>5</sup>, para possibilitar comparações relativas aos êxitos e/ou retrocessos no campo ambiental, para: a) implantar medidas que deram certo e mitigar as pouco exitosas, conforme previsão da Agenda 2030; e b) para se tirar do papel e inserir na prática a implantação de medidas previamente estudadas para coibir danos.

O escopo dos pontos elencados é evitar efeitos danosos e irreversíveis à fauna e à flora sul-mato-grossenses, bem como aos seus cidadãos. Por essa razão, vale destacar aqui o Plano Diretor do Corredor Bioceânico, que já recebeu mais de 250 propostas, com temas como infraestrutura, turismo, integração, segurança e governança coletiva. Nesse rol, também podem ser inseridos, por sugestões de entidades brasileiras e estrangeiras, temas ambientais que envolvem a preservação e proteção de biomas sensíveis, como é o caso dos existentes no Mato Grosso do Sul.

## 5 CONCLUSÃO

A integração regional no subcontinente da América do Sul, com a criação do Corredor Bioceânico de Capricórnio, vem a cada dia se tornando uma realidade a ser implantada até o início de 2026, data em que se prevê a finalização da ponte entre Porto Murtinho, no Brasil, e Carmelo Peralta, no Paraguai.

Como corolário dessa integração entre Argentina, Brasil, Chile e Paraguai, tem-se o desenvolvimento econômico e social das regiões até o momento tratadas em segundo plano em seus respectivos países. Os anseios por melhorias são grandes por parte de governos, do empresariado e da população local, todavia, de outra parte, também há preocupações no que tange a alguns aspectos, entre os quais está a questão ambiental.

Isso se dá em função de que algumas das áreas que podem ser atingidas são conhecidas nacional e/ou internacionalmente por seu turismo ecológico, como é o caso do Pantanal sul-mato-grossense, no Brasil, do Chaco, no Paraguai, e do Deserto do Atacama, no Chile. Para a construção do Corredor Bioceânico de Capricórnio, que ligará portos da Costa Pacífica até o Atlântico, além do desmatamento já iniciado, os locais também poderão sofrer com poluição e outros efeitos desfavoráveis à natureza, como o atropelamento de animais silvestres, devido ao aumento do fluxo de caminhões e bitrens, e o lançamento excessivo de gases, que tende a majorar o efeito estufa na atmosfera e acentuar os resultados das mudanças climáticas que já vem sendo vivenciadas.

Não obstante, os avanços no campo teórico, com a previsão de normas jurídicas nacionais e internacionais, bem como com a estipulação Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS), no âmbito da Organização das Nações Unidas, ainda há a grande possibilidade de que ocorra possíveis efeitos negativos ao meio ambiente nas regiões acima citadas, assim como no Centro-Oeste brasileiro, uma vez que engloba biomas considerados vulneráveis, seja em função de expansões agrícolas, seja em decorrência de desmatamentos, poluição ou outras formas de inobservância à proteção ao meio ambiente natural, decorrentes da implementação do Corredor Bioceânico de Capricórnio.

Isso pode ocorrer por razões que vão desde a falta de medidas e políticas públicas voltadas à prevenção e/ou mitigação das violações ao meio ambiente, na seara interna de cada país, até

---

<sup>5</sup> No Mato Grosso do Sul, tem-se como um exemplo o ObservaRota, ligado à Universidade Católica Dom Bosco (UCDB) e inaugurado no ano de 2025.

as desaprovações relativas aos Estados, no âmbito internacional, que não acompanham, no campo prático e na mesma proporção, o estabelecido nos documentos jurídicos internacionais.

Verifica-se, pois, a necessidade substancial de que os ODS nº 13 e nº 15, que versam sobre o Combate às Alterações Climáticas e a Vida sobre a Terra, sejam cumpridos na prática, contribuindo para que a sub-região sul das Américas possa se desenvolver com um olhar para o futuro, no qual o desenvolvimento estatal e a proteção da população local e do meio ambiente natural possam se efetivar.

Vale destacar que desenvolvimento econômico e proteção ao meio ambiente não são objetivos disjuntos. Pelo contrário, podem e devem ser tratados em conjunto, com a finalidade de evitar e/ou mitigar crises socioambientais. Isso é primordial, pois fica claro que o crescimento econômico de um Estado ou região não pode e não deve ocorrer a qualquer custo, colocando em xeque a própria sobrevivência dos seres vivos do planeta.

Desse modo, o modelo tradicional de crescimento econômico deve ser repensado e reformulado, com vistas à promoção do desenvolvimento sustentável e ao cumprimento dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS). Torna-se necessário, portanto, estabelecer uma relação equilibrada entre o crescimento regional impulsionado pelo Corredor Bioceânico de Capricórnio — que posiciona a região como estratégica no cenário do comércio internacional — e a proteção do meio ambiente, considerando que o território abriga, simultaneamente, biomas de grande riqueza e elevada fragilidade, além de uma economia com tendência a crescimento exponencial a partir da implementação dessa infraestrutura rodoviária.

## REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Paulo Roberto. O Brasil e os projetos de integração regional: passado, presente e futuro. *Boletim da Sociedade Brasileira de Direito Internacional – CVI*, n. 151–5, v. 108, p. 1–33, jan./jun. 2020.

ARGENTINA. *Constitución de la Nación Argentina (reforma de 1994)*. Buenos Aires, 1994. Disponível em: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-24430-804>. Acesso em: 28 maio 2024.

ARGUELHO, Joelma Fernandes; LOUBET, Luciano Furtado; EUGENIO, Carmen; BORGES, Pedro Pereira. Necessidade de Avaliação Ambiental Estratégica no Corredor Bioceânico em Mato Grosso do Sul. *Interações*, Campo Grande, MS, v. 24, n. 4, e2444167, out./dez. 2023.

BAPTISTA, Ruda Ryuiti Furukita; MUNIZ, Tânia Lobo. O Direito Internacional Contemporâneo e o desafio da mitigação das assimetrias globais no âmbito da globalização e integração econômica *In*: MENEZES, Wagner (Org.). *Direito Internacional em Expansão*. [Anais do 15º Congresso Brasileiro de Direito Internacional]. Belo Horizonte: Arraes, 2017. [s.p.].

BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. Brasília: Senado Federal, 2023.

BRASIL. *Lei nº 6.938*, de 31 de agosto de 1981. Política Nacional do Meio Ambiente. Brasília-DF, 1981. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l6938.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6938.htm). Acesso em: 24 fev. 2024.

BRESSAN, Regiane Nitsch. A história da Integração Latino-Americana em quatro períodos. *In*: SUZUKI, Júlio César; SEVERGNINI, Nastasia Barceló; LÓPEZ, Franco Alejandro (Org.). *Integração regional na História*. São Paulo: FFLCH/USP, 2023. p. 29.

CHILE. *Constitución Política de la República de Chile de 1980*. Santiago, 2021. Disponível em: [https://www.camara.cl/camara/doc/leyes\\_normas/constitucion.pdf](https://www.camara.cl/camara/doc/leyes_normas/constitucion.pdf). Acesso em: 4 jun. 2024.

GRANZIERA, Maria Luiz Machado. *Direito Ambiental*. São Paulo: Atlas, 2011.

GUERRA, Antônio Teixeira; GUERRA, Antônio José Teixeira. *Novo Dicionário Geológico-Geomorfológico*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

HIDALGO, Cory Duarte; GARCIA, Alfredo. *Derechos humanos en la región de Atacama: Migraciones y Medio Ambiente*. [s.l.]: [s.n.], 2013.

KIM, Rakhyun E. The Nexus between International Law and the Sustainable Development Goals. *Review of European Community & International Environmental Law – RECIEL*, Reino Unido, v. 25, n. 1, p. 56–69, 2016.

LEITE, José Rubens Morato. *Dano ambiental: do individual ao coletivo extrapatrimonial*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2000.

LIMA, Carline Hatada. *Proteção do Meio Ambiente*. São Paulo: Platos Soluções Educacionais, 2021.

MAMEDE, Simone; BENITES, Maristela; ESQUIVEL, Alberto; CLAY, Robert; MERIGHI, Geancarlo de Lima; ALHO, Cleber José Rodrigues R. Turismo de observação de aves no Chaco: oportunidades e desafios ao Corredor Bioceânico, segmento Brasil/Paraguai. *Interações*, Campo Grande, MS, v. 20, n. especial, p. 159–77, 2019.

MARTINS, Paulo Cesar dos Santos. Integração física regional sul-americana: o caso das obras de infraestrutura em Porto Murtinho/MS no âmbito do Corredor Bioceânico. In: CONGRESSO INTERNACIONAL – FoMercó, 18., online, 28 a 30 de setembro de 2021. *Anais [...]*, Rio de Janeiro: UERJ, 2021.

MS NOTÍCIAS. *Corredor Bioceânico tem prós e contras que envolvem prejuízo ambiental* – ações de avanço econômico passam por polo tecnológico: reforma de incubadoras, atualização do PRODES, e pela RILA, que tem dividido moradores e empresário. Campo Grande, MS, 7 jan. 2021. Disponível em: <https://www.msnoticias.com.br/editorias/economia-mato-grosso-sul/corredor-bioceanica-tem-pros-e-contras-que-envolvem-prejuizo-ambiental/105031/>. Acesso em: 15 mar. 2024.

MATO GROSSO DO SUL. MS é destaque nacional na preservação do Cerrado e vai integrar grupo de trabalho para monitorar o bioma. *ms.gov.br*, Campo Grande, MS, 2024. Disponível em: [www.ms.gov.br/noticias/ms-e-destaque-nacional-na-preservacao-do-cerrado-e-vai-integrar-grupo-de-trabalho-para-monitorar-o-bioma](http://www.ms.gov.br/noticias/ms-e-destaque-nacional-na-preservacao-do-cerrado-e-vai-integrar-grupo-de-trabalho-para-monitorar-o-bioma). Acesso em: 14 jan. 2026.

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE E MUDANÇA DO CLIMA (MMA). Pantanal. *Gov.br*, Brasília-DF, 2024.

NAÇÕES UNIDAS BRASIL [ONU]. *Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 13*. Ação contra a mudança global do clima. Brasília-DF, 2000. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/sdgs/13>. Acesso em: 12 maio 2024.

PARAGUAY. *Constitución de la República del Paraguay de 1992*. Assuncion, 1992. Disponível em: <https://www.bacn.gov.py/leyes-paraguayas/9580/constitucion-nacional->. Acesso em: 3 jun. 2024.

PRADO, Darién E. What is the Gran Chaco vegetation in South America? I. A review. Contribution to the study of flora and vegetation of the Chaco. V. *Candollea*, Genebra, v. 48, p. 145–72, 1993.

REZEK, Francisco F. *Direito Internacional Público: curso elementar*. 10. ed. São Paulo: Saraiva, 2005.

SALLES, Marcus Maurer. O relacionamento externo do MERCOSUL na era dos mega-acordos comerciais. *Boletim da Sociedade Brasileira de Direito Internacional*, ano CVI, v. 109, n. 156/160, p. 189–94, jul./dez. 2020. Disponível em: <https://boletimsbdi.com.br/index.php/109/issue/view/1/1>. Acesso em: 29 maio 2024.

SECRETARIA DE ESTADO DE MEIO AMBIENTE, DESENVOLVIMENTO, CIÊNCIA, TECNOLOGIA E INOVAÇÃO [SEMADESC]. *Corredor Bioceânico revela mundo de possibilidades para o comércio, indústria e turismo*

da América Latina. Campo Grande, MS: Semadesc, 25 jul. 2023. Disponível em: <https://www.semadesc.ms.gov.br/corredor-bioceanica-revela-mundo-de-possibilidades-para-o-comercio-industria-e-turismo-da-america-latina/>. Acesso em: 29 abr. 2024.

SOARES, Guido Fernando Silva. *A Proteção Internacional de Meio Ambiente*. Barueri, Brasil: Manole, 2003.

VIRGA, Thais; OLIVEIRA NETO, Thiago. PROLAM, IIRSA e COSIPLAN: a integração física regional em perspectiva no período recente. In: COSTA, Wanderley Messias; GARCIA, Tatiana de Souza Leite (Org.). *América do Sul: geopolítica, arranjos regionais e relações internacionais*. São Paulo: FFLCH/USP, 2022. [s.p.].

### Sobre a autora:

**Isabelle Dias Carneiro Santos:** Estágio pós-doutoral em Direito Internacional e Comparado pela Universidade de São Paulo (USP) e em Direito Público pela Universidad de Santiago de Compostela. Doutora em Direito Político e Econômico pela Universidade Presbiteriana Mackenzie (UPM). Mestre em Ciências Jurídico-Internacionais pela Universidade de Lisboa. Professora adjunta na Faculdade de Direito, coordenadora da Especialização em Direito Internacional e coordenadora da Liga Acadêmica de Direito Internacional (LADIN) da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS). Membro da Cátedra Jean Monnet da Universidade Federal de Uberlândia (UFU) e membro da Comissão Especial de Direito da Integração da Rota Bioceânica – Rota de Integração Latino-Americana (CEDIRB/RILA) da Ordem dos Advogados do Brasil Seccional Mato Grosso do Sul (OAB/MS). **E-mail:** [isabelle.santos@ufms.br](mailto:isabelle.santos@ufms.br), **Orcid:** <https://orcid.org/0000-0003-1727-7199>

---

#### Disponibilidade de dados

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

Editores avaliadores do artigo: Hanae Shiota e Lídia Maria Ribas

Editores-chefe responsável pelo artigo: Arlinda Cantero Dorsa.

---