



# El Corredor Bioceánico de Capricornio y su efecto en el medio ambiente<sup>1</sup>

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

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

Isabelle Dias Carneiro Santos<sup>2</sup>

Recibido el: 16/09/2025; aceptado el: 19/01/2026

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

**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.

**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.

**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-

<sup>1</sup> Agenda Temática: Gestión sostenible de los recursos naturales y ambientales.

<sup>2</sup> Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS), Campo Grande, Mato Grosso do Sul, Brasil.

theoretical approach, the objectives are to verify how the implementation and operation of the Capricorn 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 INTRODUCCIÓN

La integración regional en América Latina no es un fenómeno reciente en el continente, pues se remonta al siglo XVIII. Inicialmente, el objetivo era la integración para independizarse de las colonias europeas. Posteriormente, las cuestiones económicas prevalecieron sobre las preocupaciones y los debates centrados en la integración, lo cual se consolidó en el siglo XX, período que dio lugar a distintos procesos de integración, incluyendo la creación de bloques económicos.

En lo que se refiere a la región sur de América del Sur, la idea de una integración con el objetivo de crear una ruta que conecte los puertos existentes en el océano Atlántico con los puertos del océano Pacífico volvió a ocupar el centro de los debates entre Argentina, Brasil, Bolivia, Chile y Paraguay recién en 2017. A partir de entonces, surgió el proyecto del Corredor de Integración Latinoamericana, también conocido como Corredor Vial Bioceánico o Corredor Bioceánico de Capricornio.

El objetivo de esta integración regional en el sur del continente es acelerar la importación y exportación de productos a otras partes del planeta y, con ello, reducir costos económicos. Sin embargo, además de las perspectivas positivas, también han surgido desafíos que superar, entre ellos el ambiental.

Para la construcción de puentes, carreteras, puertos secos y otras infraestructuras necesarias para el funcionamiento del Corredor Bioceánico de Capricornio, algunas áreas ambientales serán afectadas, como los biomas del Chaco paraguayo (Loma Plata), del Cerrado y del Pantanal en Brasil (Aquidauana, Bonito), y los bosques nativos en el norte de Argentina (Salta), así como los Andes y el Desierto de Atacama, en Chile. Las influencias sobre el medio ambiente natural, su explotación y/o degradación por deforestación, cambios climáticos, entre otros factores, constituyen una preocupación en caso de que no se observen los instrumentos jurídicos internos y los tratados internacionales que abordan la protección ambiental.

Aunque el Corredor abarca distintos biomas a lo largo de sus más de dos mil kilómetros, en este estudio se abordará el problema relacionado con el medio ambiente natural del estado de Mato Grosso do Sul (Brasil), con especial referencia al periodo comprendido entre 2022 y 2025, período de construcción de las infraestructuras más emblemáticas que conformarán el Corredor para su funcionamiento efectivo, previsto para finales de 2026 y principios de 2027. Un ejemplo es el Puente Binacional entre Brasil y Paraguay, que une las ciudades de Porto Murinho, en el lado brasileño, y Carmelo Peralta, en territorio paraguayo.

La elección del estado de Mato Grosso do Sul se debe a que ya existen estudios sobre la región del Chaco paraguayo, que abarca las ciudades de Capitán Carmelo Peralta, Mariscal José Félix Estigarribia, Loma Plata y Filadelfia, así como en Argentina, con el proyecto para 2025 titulado *Corredor Bioceânico Capricórnio: explorando los Impactos Socioambientales y Culturales en el Chaco de Paraguay y Argentina*.

Así, si bien el Corredor abarca regiones y biomas como el Chaco paraguayo, las regiones forestales del norte de Argentina y el Desierto de Atacama, en la región donde se ubican los puertos chilenos de Iquique, Mejillones y Antofagasta, el problema de investigación consiste en indagar cómo la implementación y operación del Corredor Bioceânico de Capricornio podría impactar el entorno físico de los territorios de las ciudades del sur de Mato Grosso, en el Medio Oeste brasileño, por donde discurrirá dicho Corredor.

La metodología empleada es una investigación deductiva, cualitativa y bibliográfica, basada en la revisión de material bibliográfico como tratados, legislación interna, artículos científicos y sitios web oficiales y no oficiales, con especial atención a dos Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

Para ello, se abordará el Corredor Bioceânico de Capricornio para, posteriormente, abordar los ecosistemas afectados, las normas de protección ambiental a nivel constitucional e internacional, así como los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) n.º 13 y n.º 15, que abordan, respectivamente, la lucha contra el cambio climático y la vida en ecosistemas terrestres.

A pesar de los cambios que este corredor podría traer a los países que actualmente lo conforman, a saber, Argentina, Brasil, Chile y Paraguay, así como a los estados vecinos, existe poca investigación científica sobre la cuestión ambiental en este contexto, y los estudios se centran más en los aspectos económicos y turísticos. Por lo tanto, se justifica este enfoque, que no pretende abarcar todas las cuestiones ambientales relacionadas con la región ni cerrar el debate sobre el tema.

## **2 INTEGRACIÓN REGIONAL EN AMÉRICA LATINA**

La integración regional en las Américas se remonta al siglo XVIII. En el ámbito económico, la creación de bloques económicos en Centroamérica y Sudamérica a mediados del siglo XX ofrece un panorama general de las motivaciones y la importancia de la integración, como veremos a continuación.

### **2.1 BREVE HISTORIA DE LA INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA**

La región conocida como Latinoamérica ha visto sus riquezas explotadas y una parte de su población subyugada por los colonizadores europeos desde el siglo XV, quienes implantaron un eurocentrismo cultural y económico. A lo largo de los siglos, debido a la europeización del continente, la producción económica continuó centrándose en el Océano Atlántico y los países de ultramar.

Fue recién en el siglo XVIII que comenzó la génesis de la Integración Regional, construida y alimentada por las ideas de libertad e independencia de las antiguas colonias europeas. En el siglo siguiente, con la mayoría de los países latinoamericanos ya independientes, la integración de la región comenzó a concebirse con un enfoque económico y comercial, dado que la región buscaba confrontar a las potencias económicas existentes, buscando ventajas mutuas.

A partir de la década de 1960, la integración regional se consolidó con la creación de bloques económicos como la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), actualmente conocida como Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). Sin embargo, un mayor número de bloques surgió a partir de la década de 1980, en particular, la Comunidad Andina (CAN) y el Mercado Común del Sur (MERCOSUR). Algunos acuerdos regionales han tenido más éxito en el logro de sus objetivos, mientras que otros siguen esforzándose por alcanzar sus metas previstas y, por lo tanto, son más conocidos a nivel nacional e internacional, fuera del continente americano.

También hubo proyectos que nunca se materializaron, como el Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA), que pretendía involucrar a todo el continente americano en una de las mayores integraciones regionales, superando incluso el número de países que actualmente conforman la Unión Europea (UE). Sin embargo, el ALCA nunca se implementó, debido principalmente a desacuerdos políticos sobre su no aceptación por parte de Estados Unidos.

A pesar de algunos casos de fracaso, la existencia de bloques comerciales y acuerdos de integración regional sigue siendo parte de la realidad latinoamericana, así como en otras partes del mundo, ya sea entre países geográficamente contiguos o no; es decir,

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).

Según Bressan (2023, p. 19), a lo largo de los siglos, América Latina ha experimentado cuatro tipos de regionalismo: desde el clásico, a partir de la segunda mitad del siglo XX (1950-1980), pasando por el regionalismo abierto (1990) y el posliberal (2000), hasta llegar al regionalismo actual (a partir de 2012).

En cuanto a la región sur de Sudamérica, compuesta principalmente por países en desarrollo, durante décadas se pretendió unir físicamente a los países de la región y dos océanos con el fin de exportar e importar a través de una ruta más corta y económica que la habitual, con el objetivo de convertir la región en un nuevo corredor comercial, similar a lo que ocurre con el Canal de Panamá, inicialmente llamado Corredor de Integración Latinoamericana y actualmente Corredor de Integración Sudamericana.

## 2.2 BLOQUES ECONÓMICOS EN AMÉRICA LATINA

En la integración regional, los bloques económicos, independientemente del modelo adoptado, surgen de la voluntad política de los Estados que deciden participar o no en un acuerdo regional, así como del tipo de integración, es decir, zonas de aranceles preferenciales (TA), zonas de libre comercio (ZLC) y uniones aduaneras (UA).

La ZLC y las UA son denominadas, en el derecho anglosajón, respectivamente, *shallow integration* y *deep integration*, siendo esta última compuesta por acuerdos de integración más complejos, mercados comunes y uniones económicas (generalmente dotadas de una moneda común), conforme a la lección de Almeida (2020, p. 24). Los niveles de integración, definidos según los países signatarios, pueden comenzar con áreas de preferencias arancelarias, que

constituyen el modelo más simple, llegando incluso a la unión política o económica, que representa la forma más profunda de integración.

En América Latina, los principales bloques creados desde la década de 1960 hasta el siglo XXI han adoptado zonas de libre comercio o uniones aduaneras, algunas con mejores resultados que otras, y donde los acuerdos regionales firmados son

[...] 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).

Con el objetivo de competir con países considerados desarrollados y centrales, algunos ejemplos de integración regional en Centroamérica y el Caribe incluyen el Mercado Común Centroamericano (MCCA), el Sistema de la Integración Centroamericana (SICA) y la Asociación de Libre Comercio del Caribe — *Caribbean Free Trade Association* — (CARIFTA), que en la década de 1970 se transformó en la Comunidad y Mercado Común del Caribe (CARICOM).

En Sudamérica, existen la Comunidad Andina (CAN), el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) y, más recientemente, en 2019, PROSUL, Foro para el Progreso y la Integración de América del Sur (PROSUL). Junto con países de Sudamérica, Centroamérica y el Caribe, existen la Alianza Bolivariana para los Pueblos de Nuestra América-Tratado de Comercio de los Pueblos (ALBA-TCP) y la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC)<sup>3</sup>.

En la región sur del continente, a finales del siglo XX y principios del XXI, volvió a la escena regional el intento de implementar un proyecto que durante décadas solo existía en la ideología de los Estados: crear una ruta internacional que conectara los océanos Atlántico y Pacífico a través de un corredor vial que uniera cuatro países. Este proyecto se denominó Corredor de Integración Latinoamericana (RILA), también conocido como Corredor Bioceánico Capricornio o Corredor Vial Bioceánico. Desde entonces, los gobiernos de Argentina, Brasil, Chile y Paraguay, así como diversos sectores, han realizado numerosos esfuerzos para implementarlo, como veremos en la siguiente sección.

### 3 EL CORREDOR BIOCEÁNICO DE CAPRICORNIO

Este tema abordará los antecedentes del proceso de creación del Corredor Bioceánico de Capricornio, desde su planificación inicial hasta su estructuración para su implementación y operación futura en los territorios de Argentina, Brasil, Chile y Paraguay.

Posteriormente, se centrará en los beneficios potenciales y los posibles problemas que podrían surgir de la implementación del Corredor, incluyendo aspectos ambientales y socioeconómicos, como las consecuencias negativas del daño y la degradación de la naturaleza.

#### 3.1 EL PROCESO DE CREACIÓN

A comienzos del presente siglo, se llevó a cabo la Cumbre de Presidentes de América del Sur, en la cual se debatieron los desafíos del desarrollo de la región, principalmente en el ámbito

<sup>3</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).

económico, con el objetivo de trasladar del plano teórico el proyecto de creación de un corredor vial bioceánico, conectando el Atlántico — cuyo principal puerto para la salida de productos es el de Santos, en el estado de São Paulo — con el Pacífico, más específicamente con los puertos del norte de Chile, como Antofagasta e Iquique.

Con el objetivo de crear la infraestructura necesaria en las principales regiones económicas del subcontinente, en el año 2000 se desarrolló la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA). Sin embargo, esta medida, además de ser demasiado amplia, resultó irreal para los países de una región marcada por la dependencia y las crisis económicas propias del subdesarrollo (Virga; Oliveira Neto, 2022, p. 146).

Así, en 2009, el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN), en el marco de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR), comenzó a abordar el proyecto en el subcontinente, con el objetivo de crear conexiones intrarregionales. El objetivo principal era construir una estructura que interconectara las regiones de Sudamérica mediante obras de infraestructura en la región occidental de Brasil y el interior de Argentina, Chile y Paraguay, proyecto que se concretó a partir de 2017 con el Corredor Bioceánico de Capricornio.

Para lograr este objetivo, se están construyendo un puente internacional [entre Brasil y Paraguay], carreteras e instalaciones aduaneras [que acortarán] la distancia de las exportaciones brasileñas a Asia en más de 9.700 kilómetros de corredor marítimo [con] una reducción del 25% al 30% en los costos de transporte de su producción (Semadesc, 2023), actualmente con un 80% de avance en su construcción.

Este puente binacional se considera esencial para conectar los océanos Atlántico y Pacífico por tierra, y se estima que habrá una reducción de 17 (diecisiete) a 12 (doce) días en la importación y exportación de productos a través de los puertos chilenos, en lugar de los puertos brasileños de Santos y Paranaguá, lo que generará mayor competitividad para los cuatro países de la región en el ámbito económico-comercial. Para Paraguay, también es un factor crucial, ya que el país no tiene acceso al mar.

Aunque la finalidad principal sea comercial/económica, otros sectores también se verán afectados, como es el caso de los biomas por donde pasará el Corredor Bioceánico de Capricornio, que pueden sufrir impactos negativos con su implementación, en caso de que no se observe adecuadamente la normativa de protección del derecho nacional e internacional, así como si no se adoptan medidas prácticas para mitigar posibles daños y procesos de degradación.

### **3.2 ESTRUCTURACIÓN PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL CORREDOR BIOCEÁNICO DE CAPRICORNIO**

Con el objetivo de impulsar la integración comercial en la región, el Corredor Bioceánico de Capricornio tendrá una longitud aproximada de 3.300 kilómetros, desde el puerto de Santos, pasando por Campo Grande, capital de Mato Grosso do Sul (Brasil), y atravesando regiones de Paraguay y Argentina hasta llegar a los puertos de Mejillones, Iquique y Antofagasta, en el norte de Chile.

En territorio brasileño, el tramo con mayor cantidad de infraestructura en construcción, como carreteras y puentes, se ubica en el estado de Mato Grosso do Sul, en el centro-oeste de Brasil. En el caso del puente binacional entre Porto Murtinho, Brasil, y Carmelo Peralta, Paraguay, el proyecto es financiado por Itaipú Binacional, siendo “[...] un proyecto prioritario del Gobierno

del Estado de Mato Grosso do Sul y también hoy un proyecto prioritario del Gobierno Federal” (Semadesc, 2023), ya que es fundamental para el funcionamiento efectivo del Corredor.

Del lado paraguayo, la región del Alto Paraguay registra la mayor inversión, con el puente binacional en una etapa más avanzada que en el lado brasileño; sin embargo, aún requiere pavimentación en algunos kilómetros cercanos de las fronteras con Paraguay y Chile. En cuanto a Argentina, las áreas a mejorar son menores que en Brasil.

Es importante destacar que «existen diversos actores interesados en la finalización del Corredor — estados nacionales, actores subnacionales, sectores agroindustriales, turismo, sindicatos, sociedad civil — que continúan trabajando para impulsar el proyecto del corredor» (Martins, 2021, p. 14). Sin embargo, es la acción de los gobiernos nacionales y subnacionales de los cuatro países la que ha permitido que el proyecto de construcción de infraestructura avance según lo previsto.

Así, a su paso por una serie de municipios y regiones de los cuatro estados soberanos, el Corredor Bioceánico de Capricornio, además de impactar positivamente a la región al mejorar carreteras, construir puentes, puertos secos, hoteles, restaurantes, acceso a internet, incrementar el comercio local y otras infraestructuras, también podría, por el contrario, impactar negativamente partes del ambiente natural de la región que atraviesa, con posibilidad de daños y degradación.

### **3.3 POSIBLES INFLUENCIAS DEL CORREDOR EN EL MEDIO AMBIENTE**

El medio ambiente puede dividirse en cultural, artificial, laboral o social, y natural o físico. Sin embargo, el enfoque de esta investigación es el medio ambiente natural, que la Ley de Política Ambiental Nacional (PNMA), en su artículo 3, I, define como: “[...] el conjunto de condiciones, leyes, influencias e interacciones de naturaleza física, química y biológica, que permite, alberga y gobierna la vida en todas sus formas” (Brasil, 1981), siendo su propiedad colectiva, ya que “es un bien común del pueblo” (Brasil, 1988).

Para abordar cuestiones relacionadas, existe la rama jurídica del derecho ambiental, cuyo objetivo es “llevar a cabo las actividades humanas de forma que se eviten efectos negativos sobre los recursos ambientales o el medio ambiente” (Granziera, 2011, p. 5). Por lo tanto, la protección que brinda esta rama del derecho busca principalmente un medio ambiente sano y ecológicamente equilibrado, como se establece en la Constitución Federal Brasileña de 1988, y, en consecuencia, la protección de la humanidad misma.

Sin embargo, en la búsqueda del tan ansiado y necesario desarrollo económico de un país o región para su crecimiento, a veces se perpetran daños y degradación contra la naturaleza, en contraste con el desarrollo sostenible establecido en los instrumentos jurídicos nacionales e internacionales.

Aquí destacaremos más específicamente los posibles efectos que la implementación y operación del Corredor Bioceánico de Capricornio puede causar, ya que muchos problemas ambientales pueden extenderse más allá de las fronteras. Para ello, definiremos el impacto ambiental y distinguiremos entre daño y degradación. También analizaremos las principales modificaciones que la acción humana puede causar al medio ambiente en el territorio que abarca el Corredor, especialmente en el estado de Mato Grosso do Sul.

### 3.3.1 Distinción entre Impacto Ambiental, Degradación Ambiental y Daño Ambiental

Los efectos que el Corredor puede tener sobre el medio ambiente pueden ser beneficiosos o perjudiciales, tanto en el ámbito social como en el económico. Un ejemplo positivo es la infraestructura que se está construyendo en zonas del centro-oeste de Brasil, el norte de Argentina y Chile, y el oeste de Paraguay, con carreteras, puertos secos, puentes, etc., destinada a mejorar las regiones por las que pasará el Corredor Bioceánico de Capricornio.

Por otro lado, en el norte de Argentina, en las regiones de Salta y San Salvador de Jujuy, los ecosistemas del Parque Nacional del Chaco y la Selva Misionera llevan décadas sufriendo efectos ambientales y sociales. De igual manera, también existe vulnerabilidad en el extremo norte de Chile, con el Desierto de Atacama. Respecto al territorio brasileño, según Arguelho y Loubet (2023, p. 2), “[...] todas las ciudades que actualmente sirven como rutas de tránsito [...] serán impactadas. A partir de Campo Grande, la ruta pasará por Sidrolândia, Nioaque, Guia Lopes da Laguna, Jardim y Porto Murtinho”.

Es evidente que pueden producirse efectos sobre el medio ambiente, si son negativos para la naturaleza, así como daños y degradación ambiental, ya que pueden verse afectadas regiones ambientales protegidas y sensibles, como es el caso del mencionado Chaco paraguayo, un bioma que “[...] comprende 520.000 km<sup>2</sup> (46%) en Argentina, 230.000 km<sup>2</sup> (32%) en Paraguay, 90.000 km<sup>2</sup> (15%) en Bolivia y 9.000 km<sup>2</sup> (7%) en Brasil” (Prado, 1993, p. 145).

Con el Corredor Bioceánico de Capricornio, existe una alta probabilidad de que se produzcan “[...] cambios perjudiciales para el medio ambiente y otros, además de los efectos que dicha alteración causa en la salud y los intereses de las personas” (Leite, 2000, p. 98).

Ya sea en el lado brasileño, con el Cerrado y el Pantanal, o en el lado paraguayo, con el Chaco, al menos en teoría, existe protección para su biodiversidad. Sin embargo, debido a su gran tamaño y la falta de supervisión, tienden a sufrir influencias negativas en el ámbito ambiental, ya que “[...] el daño ambiental debido a la negligencia o a las políticas deficientes de un Estado determinado tiende cada vez más a repercutir en otros [...]” (Rezek, 2005, p. 243).

También se vislumbra la posibilidad de degradación ambiental y, debido a la acción humana sobre la naturaleza, este proceso implica “[...] no solo la erosión de los suelos, sino también la extinción de especies vegetales y animales, la contaminación de manantiales, ríos, lagos y bahías, la sedimentación y otros impactos perjudiciales para el medio ambiente y para el propio ser humano” (Guerra, 1997, p. 184). Estas repercusiones negativas pueden experimentarse más allá de las fronteras, afectando a todos los Estados, y no únicamente a aquel que las generó.

En este sentido, la organización no gubernamental (ONG) Ecología y Acción (Ecoa), en sus estudios, destaca que “una parte de la población local [de Porto Murtinho] y los pequeños empresarios no descartan el proyecto como un nuevo factor de degradación ambiental” (MS Noticias, 2021). La misma ONG también identifica como desafíos a superar las regiones del Pantanal y de la Cordillera de los Andes, a cuyos pies se encuentra la ciudad argentina de Salta, así como el Desierto de Atacama en Chile y el mencionado Chaco en Paraguay.

### 2.3.2 Impactos ambientales del Corredor Bioceánico de Capricornio

Hoy en día, el crecimiento económico de los estados soberanos ya no puede prescindir de la protección del medio ambiente natural. Por lo tanto, abordar el desarrollo sostenible y sus posibles influencias es crucial para evitar daños y degradación de la naturaleza que pongan en

peligro el derecho humano a un medio ambiente sano<sup>4</sup>.

Como se mencionó anteriormente, el desarrollo de la infraestructura necesaria para la operación del Corredor Bioceánico de Capricornio afectará los ecosistemas, que podrían sufrir daños ambientales y degradación en biomas que podrían volverse frágiles con el aumento del flujo de camiones de carga en la región de los cuatro países que atravesará: el Chaco paraguayo, el Cerrado y el Pantanal brasileños, los bosques del norte de Argentina, así como los Andes de Atacama y Chile.

Mamed et al. (2019, p. 161) citan, a modo de ejemplo, que “Porto Murtinho (Brasil) y Carmelo Peralta (Paraguay) integran la mayor planicie continental inundable del planeta, el Pantanal (porción sur) y el Chaco húmedo (extremo este del Chaco sudamericano)”. Solo las regiones mencionadas abarcan una fauna y una flora riquísimas y, al mismo tiempo, frágiles, que se verán afectadas directa e indirectamente por la deforestación, los incendios y la desertificación necesarios para la construcción de las infraestructuras. Además, existe la cuestión del aumento de las emisiones de contaminantes y del atropello de animales silvestres en áreas que experimentarán un incremento en el flujo de vehículos de gran porte, lo que puede derivar en cambios climáticos aun más significativos que los ya observados en los últimos años, como ocurre con la deforestación, que viene provocando sequías que, de temporales, pueden volverse continuas.

En el norte de Argentina, existen bosques nativos que, incluso antes de la creación de la infraestructura destinada a la implementación del Corredor Bioceánico de Capricornio, ya sufrían deforestación para dar paso a plantaciones de soja, tal como ocurre en el Cerrado brasileño de Mato Grosso do Sul. Con la implementación del Corredor y el aumento de las exportaciones de productos agrícolas de estas regiones, existe una gran probabilidad de que se deforesten nuevas áreas, ya que, según Giardini, director de la campaña forestal de Greenpeace, “a menudo las multas que aplica [el gobierno argentino] por deforestación son insignificantes y mucho menores que las ganancias que genera la soja”.

En Chile, el Desierto de Atacama, considerado el más árido del mundo, es uno de los lugares por los que pasará el Corredor Bioceánico de Capricornio, al ser considerado un ecosistema frágil (Hidalgo, García, 2013). Con el flujo de carga diario de tantos camiones, las consecuencias relacionadas con el cambio climático y las emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) podrían intensificarse, poniendo en peligro el patrimonio natural y cultural, ya que las ciudades aledañas albergan pueblos indígenas de diferentes etnias, como los aymaras, atacameños, quechuas y coyas, y estos cambios también podrían afectar a las provincias y países vecinos.

Por lo tanto, es innegable 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).

Por lo tanto, los posibles impactos ambientales pueden afectar no solo a la naturaleza, sino también a grupos sociales marginados, quienes corren el riesgo de perder sus medios de vida tradicionales directamente vinculados al medio ambiente. Para prevenir o al menos mitigar

---

<sup>4</sup> Un medio ambiente saludable surgió como un ser humano de tercera generación o de tercera dimensión justo después de la Segunda Guerra Mundial.

los posibles impactos negativos sobre el entorno natural, incluyendo la probabilidad de daños y degradación ambiental, existen mecanismos de protección legal en los cuatro Estados soberanos.

#### **4 MEDIOS PARA PROTEGER EL MEDIO AMBIENTE ANTE EL DESARROLLO ECONÓMICO**

Durante siglos, los estados soberanos se han enfrentado, en ocasiones, al dilema de centrar sus esfuerzos en el crecimiento económico o en la protección del medio ambiente. Esta realidad comenzó a cambiar durante el siglo XX con lo que se conoce como desarrollo sostenible.

A partir de la década de 1960, los primeros eventos que abordaron el desarrollo sostenible tuvieron lugar a nivel internacional. Sin embargo, fue la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano (CNUMH), celebrada en Estocolmo (Suecia) en 1972, la que marcó el primer gran evento sobre cuestiones ambientales a escala mundial.

Sin embargo, el término desarrollo sostenible, a pesar de haber surgido en la década de 1980 con la *World Conservation Strategy*, solamente se consolidó con la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo de 1992, más conocida como ECO-92 o Río-92, celebrada en Río de Janeiro, Brasil. A partir de entonces, la terminología se popularizó.

A nivel mundial, se ha establecido la cooperación entre Estados con el objetivo de conservar, proteger y restaurar el ecosistema. Sin embargo, la falta de resultados concretos por parte de los países más desarrollados, ricos y centrales se convirtió en motivo de críticas, las cuales se observaron con mayor énfasis durante la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible, mejor conocida como Río+10, en 2002 en Johannesburgo, Sudáfrica.

Una década después, el mayor número de Estados participó en una conferencia internacional sobre desarrollo sostenible, que nuevamente tuvo lugar en Río de Janeiro, con Río+20. Esta reunión incluyó a los 193 países miembros de las Naciones Unidas (ONU) y estableció los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), que analizaremos en una sección posterior.

En el ámbito regional sur del continente, el Convenio Marco sobre el Medio Ambiente de 2001, creado en el marco del Mercosur, destacó la necesidad de un uso sostenible de los recursos naturales en conjunción con el desarrollo económico y social. Esta medida es importante, ya que

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).

En cuanto al Corredor Bioceánico de Capricornio, tres de sus miembros son miembros originales y efectivos del Mercosur: Brasil, Argentina y Paraguay, mientras que Chile es miembro asociado. Por lo tanto, además de la aplicación de las normas internacionales globales, existe un documento regional destinado a la protección del medio ambiente, del que los cuatro Estados ya son parte. Esta realidad podría incluso facilitar la creación de nuevos instrumentos jurídicos específicos para su aplicación en el contexto del Corredor.

##### **4.1 LEYES FUNDAMENTALES DE LOS PAÍSES DEL CORREDOR BIOCEÁNICO DE CAPRICORNIO**

Una de las principales formas de protección legal del medio ambiente se relaciona con las constituciones nacionales de los cuatro países que conforman el Corredor Bioceánico de

Capricornio. Sus normas fundamentales comparten algunos aspectos, entre ellos, artículos que abordan la protección del medio ambiente ante el desarrollo económico que la región ha experimentado y que aspira a impulsar, en un futuro próximo, hacia otras regiones del planeta de forma más ágil, económica y sostenible.

En cuanto a Brasil, su actual Constitución de la República Federativa de 1988 incluye en su texto, en los artículos 4, II y IX, respectivamente, la prevalencia de los derechos humanos y la cooperación entre los pueblos para el progreso de la humanidad, como principios que rigen las relaciones internacionales del país.

En el mismo artículo, el único párrafo de la Constitución brasileña establece: “La República Federativa del Brasil buscará la integración económica, política, social y cultural de los pueblos de América Latina, con miras a la formación de una comunidad latinoamericana de naciones” (Brasil, 1988). Por lo tanto, es evidente que las cláusulas de dicho artículo constituyen objetivos que deben alcanzarse también en materia de desarrollo sostenible.

La misma disposición legal fundamental también establece en su artículo 225, título, §1 y cláusulas 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 igual manera, la Constitución paraguaya establece en su artículo 7 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).*

En sus relaciones internacionales, Paraguay se rige, según lo estipulado en el artículo 143, incisos 4 y 5 de su Constitución, por los principios de solidaridad y cooperación internacional, así como por la protección internacional de los derechos humanos.

En cuanto al Estado chileno, el artículo 19, inciso 8 de su Constitución establece

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).

La Constitución de la Nación Argentina, de 1853, luego de su reforma en 1994, consagra el derecho a un ambiente sano en su artículo 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).*

Es importante destacar que existen leyes subconstitucionales en el país, anteriores a las constituciones mencionadas, que abordan la protección ambiental. Sin embargo, en la práctica, se ha observado que no impiden<sup>5</sup>, como pretendían los legisladores, que el entorno natural sufra daños y degradación, lo que genera algunas influencias negativas en las regiones por las que pasará el Corredor. Por lo tanto, es crucial que “las instituciones públicas y privadas, el gobierno y la propia ciudadanía desempeñen un papel fundamental en el éxito de los planes y proyectos relacionados con el medio ambiente” (Lima, 2021, p. 65).

Debido a la importancia de la protección ambiental para la supervivencia de la fauna, la flora y la propia especie humana, incluyendo el objetivo de prevenir daños, degradación o impactos negativos prolongados, considerando que vivir en un entorno equilibrado es la forma de mantener la supervivencia de la humanidad y otros seres vivos para las generaciones presentes y futuras, también existen instrumentos sub constitucionales que valoran un entorno equilibrado y saludable en los estados que conforman el Corredor, facilitando la protección práctica de este bien<sup>6</sup>.

#### **4.2 LA AGENDA 2030 PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE**

A lo largo del siglo pasado y del presente, se han creado instrumentos jurídicos a nivel nacional de los Estados soberanos, así como a nivel global y regional, que buscan la protección del medio ambiente de forma que se integre simultáneamente con el desarrollo económico.

Como una forma de lograr el desarrollo sostenible, como algo necesario para la región, también se presenta la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas debido a su importancia, ya que aplica a todos los países, buscando no solo el desarrollo económico, sino también la inclusión social y la sostenibilidad ambiental, pilares de los objetivos globales.

En este sentido, Rakhyun 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*

<sup>5</sup> Véase el ejemplo dado en el punto 2.3.2, respecto de las multas ridículamente bajas impuestas a quienes violan el ambiente forestal en el norte de Argentina.

<sup>6</sup> Además de las leyes federales, Mato Grosso do Sul cuenta con las leyes estatales nº 6.160/2023 y nº 13.550/2009, que tratan, respectivamente, de la protección de los biomas Pantanal y Cerrado.

*been gradually aligning to it*”, en otras palabras, se trata de una preocupación que se remonta al siglo pasado.

Aquí abordamos específicamente dos de sus Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). El ODS nº 15 aborda la protección, restauración y promoción del uso sostenible de los ecosistemas terrestres, la gestión sostenible de los bosques, la lucha contra la desertificación, la detención y la reversión de la degradación de las tierras y la pérdida de biodiversidad. El ODS nº 13, en este caso, puede considerarse una consecuencia del primero, ya que aborda medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus impactos (ONU, 2000).

En cuanto al ODS nº 13, la necesidad 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 (Nações Unidas Brasil).

En la misma línea, como destacan Baptista y Muniz

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 [...]” (Baptista. Muniz, 2017, p. 35).

Si bien el término “impacto” aparece en los ODS de las Naciones Unidas, no se pretendió abordarlo, ya que requiere investigación empírica y cuantitativa. En su lugar, se optó por un enfoque más teórico-legal, centrado en las posibles influencias y efectos derivados de la implementación y la eficacia del Corredor Bioceánico de Capricornio, cuya finalización está prevista para 2026 o principios de 2027.

Así, se obtuvieron datos del Ministerio de Medio Ambiente y Cambio Climático, que señalan que, en 2024, “solo el 4,68 % del Pantanal está protegido por 28 unidades de conservación” (MMA, 2024). En cuanto al Cerrado, Mato Grosso do Sul destaca por su preservación, manteniendo un cuarto del área total restante del bioma (MS, 2024).

Por lo tanto, para lograr el desarrollo sostenible en el subcontinente sudamericano, mantener la preservación de los biomas de la región y frenar los efectos negativos, instituciones brasileñas como la Policía Militar Ambiental y el Ministerio Público del Estado de Mato Grosso do Sul, entre otros organismos nacionales, así como organismos equivalentes de los otros tres países que conforman el Corredor Bioceánico de Capricornio, deben centrarse en estos temas.

En lo que respecta al estado de Mato Grosso do Sul, se sugiere, entre otras medidas, reforzar la vigilancia para la prevención y represión de delitos cometidos contra el medio ambiente, así como el monitoreo y seguimiento de las acciones relacionadas con el corredor, con el objetivo de mitigar posibles daños socioambientales o incluso con proyectos de educación ambiental para brasileños y extranjeros, tanto personas físicas como jurídicas.

También es importante realizar evaluaciones periódicas de los efectos ambientales negativos en las regiones del Cerrado y el Pantanal, con planes estratégicos de desarrollo y protección del entorno natural que apunten en la misma dirección, hacia el desarrollo sostenible. Los intereses

del gobierno estatal y de los gestores municipales deben estar alineados, como, por ejemplo, fomentar una economía baja en carbono basada en el movimiento diario de un gran número de camiones en las carreteras de Mato Grosso do Sul.

Los informes mensuales y anuales de las agencias ambientales vinculadas al sector público y a entidades privadas<sup>7</sup> también son esenciales para permitir la comparación de los éxitos y/o retrocesos en el ámbito ambiental, con el fin de: a) implementar medidas que funcionaron y mitigar las que tuvieron menos éxito, según lo previsto en la Agenda 2030; b) poner en práctica las medidas previamente estudiadas para reducir los daños.

El objetivo de los puntos enumerados es evitar efectos perjudiciales irreversibles sobre la fauna y la flora de Mato Grosso do Sul, así como sobre sus ciudadanos. Por ello, cabe destacar el Plan Director del Corredor Bioceánico, que ya ha recibido más de 250 propuestas en temas como infraestructura, turismo, integración, seguridad y gobernanza colectiva. Las cuestiones ambientales, que involucran la preservación y protección de biomas sensibles, como los de Mato Grosso do Sul, también pueden incluirse en esta lista, con base en las sugerencias de entidades brasileñas y extranjeras.

## 5 CONCLUSIÓN

La integración regional en el subcontinente sudamericano, con la creación del Corredor Bioceánico de Capricornio, se está convirtiendo en una realidad que se implementará a principios de 2026, fecha en la que se prevé la finalización del puente entre Porto Murtinho (Brasil) y Carmelo Peralta (Paraguay).

Como corolario de esta integración entre Argentina, Brasil, Chile y Paraguay, se ha producido un desarrollo económico y social en regiones que antes estaban relegadas a un segundo plano en sus respectivos países. Existe un gran deseo de mejoras por parte de los gobiernos, las empresas y la población local; sin embargo, también existen preocupaciones sobre ciertos aspectos, incluidos los ambientales.

Esto se debe a que algunas de las zonas que podrían verse afectadas son conocidas a nivel nacional e internacional por su ecoturismo, como el Pantanal en Mato Grosso do Sul (Brasil), el Chaco en Paraguay o el Desierto de Atacama en Chile, donde la construcción del Corredor Bioceánico Capricornio, que conectará puertos de la costa del Pacífico con el Atlántico, además de la deforestación ya iniciada, también podría verse afectada por la contaminación y otros efectos adversos para la naturaleza, como la atropellamiento de animales silvestres, el aumento del flujo de camiones y semirremolques, la liberación excesiva de gases que tienden a aumentar el efecto invernadero en la atmósfera y a acentuar los efectos del cambio climático que ya se están experimentando.

Sin embargo, a pesar de los avances en el campo teórico, con la provisión de normas jurídicas nacionales e internacionales, así como el establecimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) en el marco de las Naciones Unidas, todavía existe una significativa posibilidad de impactos ambientales negativos en las regiones antes mencionadas, así como en el Centro-Oeste brasileño, ya que abarca biomas considerados vulnerables, ya sea por la expansión agrícola, la deforestación, la contaminación u otras formas de desprecio por la protección del medio ambiente natural, provenientes del Corredor Bioceánico de Capricornio.

---

<sup>7</sup> En Mato Grosso do Sul, un ejemplo es ObservaRota, vinculado a la Universidad Católica Dom Bosco (UCDB) e inaugurado en 2025.

Esto se debe a diversas razones, desde la falta de medidas y políticas públicas para prevenir o mitigar las violaciones ambientales en cada país, hasta la desaprobación de Estados a nivel internacional que no cumplen, en la práctica, con la misma intensidad que la establecida en los instrumentos jurídicos internacionales.

Por lo tanto, es evidente la necesidad imperiosa de que los ODS n.º 13 y n.º 15, relativos a la lucha contra el cambio climático y la vida en ecosistemas terrestres, se cumplan en la práctica, contribuyendo así al desarrollo de la subregión sur de las Américas con miras al futuro, donde se pueda lograr el desarrollo estatal, la protección de la población local y el medio ambiente natural.

Cabe destacar que el desarrollo económico y la protección del medio ambiente no son dos objetivos distintos. Al contrario, pueden y deben abordarse conjuntamente para evitar o mitigar las crisis socioambientales. Esto es fundamental, ya que es evidente que el crecimiento económico de un estado o región no puede ni debe darse a cualquier precio, poniendo en peligro la supervivencia misma de los seres vivos del planeta.

Por lo tanto, el modelo tradicional de crecimiento económico debe reevaluarse y modificarse con miras al desarrollo sostenible y al respeto de los ODS, creando una relación equilibrada entre el crecimiento de la región con el Corredor Bioceánico de Capricornio, lo que lo hace importante en el escenario del comercio internacional, y la protección del medio ambiente, ya que la región abarca biomas tanto ricos como frágiles y una economía que tiende a crecer exponencialmente con la implementación de este corredor vial.

## REFERENCIAS

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. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-24430-804>. Acceso en: 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. *Lei nº 6.938*, de 31 de agosto de 1981. Política Nacional do Meio Ambiente. Brasília-DF, 1981. Disponible en: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l6938.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6938.htm). Acceso en: 24 fev. 2024.

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

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. Disponible en: [https://www.camara.cl/camara/doc/leyes\\_normas/constitucion.pdf](https://www.camara.cl/camara/doc/leyes_normas/constitucion.pdf). Acceso en: 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 – FoMerco, 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 la autora:**

**Isabelle Dias Carneiro Santos:** Estancia posdoctoral en Derecho Internacional y Comparado por la Universidade de São Paulo (USP) y en Derecho Público por la Universidad de Santiago de Compostela. Doctora en Derecho Político y Económico por la Universidade Presbiteriana Mackenzie (UPM). Magíster en Ciencias Jurídico-Internacionales por la Universidade de Lisboa. Profesora adjunta en la Facultad de Derecho de la Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (FADIR/UFMS); coordinadora de la Especialización en Derecho Internacional de la FADIR/UFMS; coordinadora de la Liga Académica de Derecho Internacional (LADIN) de la FADIR/UFMS; miembro de la Cátedra Jean Monnet de la Universidade Federal de Uberlândia (UFU) y miembro de la Comisión Especial de Derecho de la Integración de la Ruta Bioceánica – Ruta de Integración Latinoamericana (CEDIRB/RILA) de la Ordem dos Advogados do Brasil Seccional Mato Grosso do Sul (OAB/MS). **E-mail:** isabelle.santos@ufms.br, **Orcid:** <https://orcid.org/0000-0003-1727-7199>

---

#### Disponibilidad de datos

Todo el conjunto de datos que respalda los resultados de este estudio fue publicado en el propio artículo.

**Editores evaluadores del artículo:** Hanae Shiota e Lídia Maria Ribas

**Editora jefa responsable del artículo:** Arlinda Cantero Dorsa.

---