

**XXXII CONGRESSO NACIONAL DO
CONPEDI SÃO PAULO - SP**

**DIREITO DO TRABALHO E MEIO AMBIENTE DO
TRABALHO III**

CRISTINA VELOSO DE CASTRO

JOSÉ QUERINO TAVARES NETO

IVANDICK CRUZELLES RODRIGUES

Todos os direitos reservados e protegidos. Nenhuma parte destes anais poderá ser reproduzida ou transmitida sejam quais forem os meios empregados sem prévia autorização dos editores.

Diretoria - CONPEDI

Presidente - Profa. Dra. Samyra Haydée Dal Farra Naspolini - FMU - São Paulo

Diretor Executivo - Prof. Dr. Orides Mezzaroba - UFSC - Santa Catarina

Vice-presidente Norte - Prof. Dr. Jean Carlos Dias - Cesupa - Pará

Vice-presidente Centro-Oeste - Prof. Dr. José Querino Tavares Neto - UFG - Goiás

Vice-presidente Sul - Prof. Dr. Leonel Severo Rocha - Unisinos - Rio Grande do Sul

Vice-presidente Sudeste - Profa. Dra. Rosângela Lunardelli Cavallazzi - UFRJ/PUCRio - Rio de Janeiro

Vice-presidente Nordeste - Prof. Dr. Raymundo Juliano Feitosa - UNICAP - Pernambuco

Representante Discente: Prof. Dr. Abner da Silva Jaques - UPM/UNIGRAN - Mato Grosso do Sul

Conselho Fiscal:

Prof. Dr. José Filomeno de Moraes Filho - UFMA - Maranhão

Prof. Dr. Caio Augusto Souza Lara - SKEMA/ESDHC/UFMG - Minas Gerais

Prof. Dr. Valter Moura do Carmo - UFERSA - Rio Grande do Norte

Prof. Dr. Fernando Passos - UNIARA - São Paulo

Prof. Dr. Edinilson Donisete Machado - UNIVEM/UENP - São Paulo

Secretarias

Relações Institucionais:

Prof. Dra. Claudia Maria Barbosa - PUCPR - Paraná

Prof. Dr. Heron José de Santana Gordilho - UFBA - Bahia

Profa. Dra. Daniela Marques de Moraes - UNB - Distrito Federal

Comunicação:

Prof. Dr. Robison Tramontina - UNOESC - Santa Catarina

Prof. Dr. Liton Lanes Pilau Sobrinho - UPF/Univali - Rio Grande do Sul

Prof. Dr. Lucas Gonçalves da Silva - UFS - Sergipe

Relações Internacionais para o Continente Americano:

Prof. Dr. Jerônimo Siqueira Tybusch - UFSM - Rio Grande do sul

Prof. Dr. Paulo Roberto Barbosa Ramos - UFMA - Maranhão

Prof. Dr. Felipe Chiarello de Souza Pinto - UPM - São Paulo

Relações Internacionais para os demais Continentes:

Profa. Dra. Gina Vidal Marcilio Pompeu - UNIFOR - Ceará

Profa. Dra. Sandra Regina Martini - UNIRITTER / UFRGS - Rio Grande do Sul

Profa. Dra. Maria Claudia da Silva Antunes de Souza - UNIVALI - Santa Catarina

Educação Jurídica

Profa. Dra. Viviane Coêlho de Séllos Knoerr - Unicuritiba - PR

Prof. Dr. Rubens Beçak - USP - SP

Profa. Dra. Livia Gaigher Bosio Campello - UFMS - MS

Eventos:

Prof. Dr. Yuri Nathan da Costa Lannes - FDF - São Paulo

Profa. Dra. Norma Sueli Padilha - UFSC - Santa Catarina

Prof. Dr. Juraci Mourão Lopes Filho - UNICHRISTUS - Ceará

Comissão Especial

Prof. Dr. João Marcelo de Lima Assafim - UFRJ - RJ

Profa. Dra. Maria Creusa De Araújo Borges - UFPB - PB

Prof. Dr. Antônio Carlos Diniz Murta - Fumec - MG

Prof. Dr. Rogério Borba - UNIFACVEST - SC

D597

Direito do trabalho e meio ambiente do trabalho III[Recurso eletrônico on-line] organização CONPEDI

Coordenadores: Cristina Veloso De Castro, José Querino Tavares Neto, Ivandick Cruzelles Rodrigues – Florianópolis: CONPEDI, 2025.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-65-5274-334-3

Modo de acesso: www.conpedi.org.br em publicações

Tema: Os Caminhos Da Internacionalização E O Futuro Do Direito

1. Direito – Estudo e ensino (Pós-graduação) – Encontros Nacionais. 2. Direito do trabalho. 3. Meio ambiente do trabalho. XXXII Congresso Nacional do CONPEDI São Paulo - SP (4: 2025: Florianópolis, Brasil).

CDU: 34

XXXII CONGRESSO NACIONAL DO CONPEDI SÃO PAULO - SP

DIREITO DO TRABALHO E MEIO AMBIENTE DO TRABALHO III

Apresentação

O título sugere, um breve estudo da etimologia palavra trabalho, e, assim, o surgimento do conceito trabalho em si. A definição do termo meio ambiente com a consequente aplicação dele no campo do trabalho, formando, dessa forma, uma expressão de uso frequente nos meios jurídico, acadêmico e filosófico, na mídia em geral e por uma ainda pequena parte da sociedade atual preocupada com o destino do planeta, que é o meio ambiente de trabalho.

A proteção constitucional do meio ambiente significa a defesa da humanização do trabalho, não se limitando à preocupação com as concepções econômicas que envolvem a atividade laboral, mas, sim, com a finalidade do trabalho como espaço de construção do bem-estar, de identidade e de dignidade daquele que trabalha.

ROTA BIOCEÂNICA EM MATO GROSSO DO SUL: DESENVOLVIMENTO EMPRESARIAL, DIREITOS HUMANOS E O ODS 8

BIOCEANIC ROUTE IN MATO GROSSO DO SUL: BUSINESS DEVELOPMENT, HUMAN RIGHTS, AND SDG 8

Natália Rios Estenes Nogueira ¹

João Fernando Pieri de Oliveira

Lucas Gomes Mochi

Resumo

A Rota Bioceânica, também denominada Rota de Integração Latino-Americana (RILA), constitui um dos mais relevantes projetos de infraestrutura da América do Sul, conectando Mato Grosso do Sul ao Paraguai, Argentina e Chile, com acesso direto aos portos do Pacífico e ao mercado asiático. Mais do que uma alternativa logística, trata-se de um empreendimento com forte impacto geopolítico, econômico e social, capaz de reconfigurar dinâmicas empresariais e relações de trabalho na região. A problemática busca compreender de que maneira a Rota Bioceânica pode impulsionar o desenvolvimento empresarial sul-mato-grossense e, ao mesmo tempo, assegurar a efetivação dos direitos humanos e a promoção do trabalho decente, conforme previsto no Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 8 (ODS 8) da Agenda 2030 da ONU. O objetivo geral é analisar os impactos da RILA no desenvolvimento empresarial, na promoção dos direitos humanos e no crescimento econômico sustentável em Mato Grosso do Sul. A justificativa repousa na necessidade de antecipar riscos e potencializar oportunidades, evitando que a integração resulte em exclusão social ou precarização laboral. O método de abordagem adotado é o hipotético-dedutivo, com pesquisa bibliográfica e documental, de natureza exploratória e descritiva.

Palavras-chave: Rota bioceânica, Desenvolvimento sustentável, Direitos humanos, Trabalho decente, Relações de trabalho

Abstract/Resumen/Résumé

The Bioceanic Route, also known as the Latin American Integration Route (RILA), is one of the most significant infrastructure projects in South America, connecting Mato Grosso do Sul to Paraguay, Argentina, and Chile, with direct access to Pacific ports and the Asian market. More than a logistical alternative, it is an enterprise with strong geopolitical, economic, and social impacts, capable of reshaping business dynamics and labor relations in the region. The central issue seeks to understand how the Bioceanic Route can boost business development in Mato Grosso do Sul while at the same time ensuring the fulfillment of human rights and the promotion of decent work, as established in Sustainable Development Goal 8 (SDG 8) of the United Nations 2030 Agenda. The general objective is to analyze the impacts of the

¹ Orientadora.

RILA on business development, the promotion of human rights, and sustainable economic growth in Mato Grosso do Sul. The justification lies in the need to anticipate risks and maximize opportunities, preventing integration from resulting in social exclusion or labor precarization. The methodological approach adopted is hypothetical-deductive, with bibliographic and documentary research of an exploratory and descriptive nature.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Bioceanic route, Sustainable development, Human rights, Decent work, Labor relations

INTRODUÇÃO

A Rota de Integração Latino-Americana (RILA) representa um dos mais relevantes projetos de infraestrutura e integração da América do Sul no século XXI. Sua concepção conecta o Brasil, por meio do Estado de Mato Grosso do Sul, ao Paraguai, à Argentina e ao Chile, criando um corredor rodoviário que permitirá o acesso direto aos portos do Pacífico e, a partir deles, ao mercado asiático. Para além da dimensão logística, trata-se de um empreendimento com profundos efeitos geopolíticos, sociais e econômicos, capaz de reconfigurar as dinâmicas empresariais, as relações de trabalho e as interações entre comunidades fronteiriças.

A importância estratégica da RILA para o Brasil é evidente. O projeto não se limita a oferecer um caminho mais curto para a exportação de *commodities*; em verdade, abre possibilidades de diversificação da matriz produtiva, de fortalecimento dos arranjos produtivos locais, de estímulo ao turismo e de incremento das relações culturais e acadêmicas. Em Mato Grosso do Sul, a expectativa é de que a rota atue como catalisadora de investimentos, consolidando a posição do estado como *hub* logístico e de integração regional. Entretanto, junto com essas oportunidades surgem desafios de grande magnitude, relacionados à inclusão social, à preservação ambiental, à proteção dos direitos humanos e, sobretudo, à promoção de empregos de qualidade.

Nesse ponto, torna-se necessário compreender que o crescimento econômico, quando não acompanhado de políticas consistentes de inclusão e de justiça social, pode ampliar desigualdades, precarizar relações laborais e fragilizar instituições locais. A experiência de outros megaprojetos de infraestrutura na América do Sul evidencia que, sem mecanismos de governança e estratégias de monitoramento social, os benefícios tendem a se concentrar em poucos setores, enquanto os custos recaem sobre comunidades vulneráveis. Essa contradição entre promessa de desenvolvimento e risco de exclusão é central para avaliar a efetividade da RILA.

É nesse contexto que se insere a presente pesquisa, a qual adota como referência normativa e ética o Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 8 (ODS 8) da Agenda 2030 da Organização das Nações Unidas (ONU). Esse objetivo estabelece como diretriz o crescimento econômico sustentado, inclusivo e sustentável, o emprego pleno e produtivo e o trabalho decente para todos. Assim, analisar a Rota Bioceânica sob a ótica do ODS 8 significa medir os impactos econômicos e, também, verificar em que medida eles se convertem em

oportunidades de trabalho de qualidade, em fortalecimento institucional e em avanços concretos na promoção dos direitos humanos.

Desse modo, a problemática que norteia este estudo pode ser sintetizada na seguinte questão: de que maneira a Rota Bioceânica pode contribuir para o desenvolvimento empresarial de Mato Grosso do Sul e, ao mesmo tempo, assegurar a efetivação dos direitos humanos e a promoção do trabalho decente, conforme as diretrizes do ODS 8?

O objetivo geral do artigo é analisar os impactos da Rota Bioceânica no desenvolvimento empresarial, na promoção dos direitos humanos e no crescimento econômico sustentável em Mato Grosso do Sul, à luz do ODS 8. A partir dele, definem-se os seguintes objetivos específicos: (i) investigar de que forma as transformações logísticas e comerciais decorrentes da RILA influenciam a dinâmica empresarial do Estado e em que medida contribuem para a geração de empregos decentes; (ii) examinar as condições e os desafios para a efetivação dos direitos humanos em ambientes diretamente afetados pela RILA, considerando vulnerabilidades sociais, migrações, governança local e riscos de precarização do trabalho e; (iii) avaliar os resultados socioeconômicos e institucionais já observados ou projetados em decorrência da rota, verificando seu alinhamento com as metas do ODS 8 e a necessidade de marcos regulatórios e políticas públicas de inclusão.

No primeiro item, analisar-se-á a dimensão econômica e empresarial da RILA, destacando-se os potenciais de crescimento e os riscos de precarização laboral. O segundo item, por sua vez, examinará as vulnerabilidades sociais e institucionais, discutindo os impactos sobre comunidades locais, migrantes e trabalhadores, bem como os riscos de violações em contextos de fronteira. Por fim, o terceiro item discorrerá acerca dos efeitos já percebidos e das projeções futuras, verificando a consonância da RILA com as metas da Agenda 2030 e identificando as lacunas a serem preenchidas por políticas públicas e marcos regulatórios.

O trabalho adota o método de abordagem hipotético-dedutivo. Parte-se da hipótese de que a Rota Bioceânica poderá dinamizar a economia de Mato Grosso do Sul, mas que esse dinamismo não garantirá, por si só, a promoção do trabalho decente e a efetivação dos direitos humanos, sendo necessárias políticas públicas, harmonização normativa e fortalecimento institucional. Quanto aos instrumentos de pesquisa, a investigação se apoia em levantamento bibliográfico e documental e, no que se refere à classificação quanto aos fins, a pesquisa é de natureza exploratória e descritiva.

1. A INFLUÊNCIA DAS TRANSFORMAÇÕES LOGÍSTICAS E COMERCIAIS NA DINÂMICA EMPRESARIAL E NA GERAÇÃO DE EMPREGOS DECENTES

A compreensão da RILA como vetor de desenvolvimento não pode restringir-se à extensão da rodovia pavimentada ou ao encurtamento de distâncias até os portos do Pacífico. O desafio central é entender em que medida essa infraestrutura é capaz de reconfigurar a dinâmica empresarial de Mato Grosso do Sul, gerar empregos de qualidade e reduzir desigualdades estruturais. Nesse horizonte, o Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 8 (ODS 8) da Agenda 2030 das Nações Unidas fornece um marco normativo essencial, ao definir como meta não apenas o crescimento econômico, mas sua conformidade com padrões de inclusão, sustentabilidade e promoção do trabalho decente (ONU, 2015).

Do ponto de vista econômico imediato, Cabrera (2020; 2022) destaca que a rota pode reduzir custos logísticos em até 12% e encurtar o tempo de transporte em até duas semanas, sobretudo para cadeias ligadas ao agronegócio, à mineração e à celulose. Essa redução de custos posiciona Mato Grosso do Sul de maneira mais competitiva no mercado internacional, especialmente no fornecimento de *commodities* ao mercado asiático. Contudo, como alertam Jesus (2024) e Martins (2025), tais benefícios tendem a se concentrar em setores de grande escala, configurando um paradoxo: enquanto o Produto Interno Bruto (PIB) e as exportações aumentam, os ganhos sociais e laborais podem não acompanhar esse crescimento, resultando em exclusão social e precarização do trabalho.

Esse risco fica ainda mais evidente quando se analisa o padrão de especialização econômica impulsionado por megaprojetos de infraestrutura. Martins (2025) identifica na RILA a lógica do “*neoextrativismo*”, segundo a qual cadeias produtivas vinculadas a *commodities* exportadoras tornam-se hegemônicas, reforçando assimetrias territoriais e sociais. Em outras palavras, o corredor pode aprofundar a dependência de Mato Grosso do Sul de poucos setores, com baixa diversificação e limitado potencial de geração de empregos qualificados, contrariando o eixo central do ODS 8, que é o crescimento sustentado, inclusivo e sustentável.

A discussão sobre os Arranjos Produtivos Locais (APLs) oferece uma alternativa a esse modelo concentrador. Abrita *et al.* (2024) defendem que a multimodalidade — integração entre transporte rodoviário, ferroviário e hidroviário, complementada por portos secos e centros de distribuição — é condição essencial para que a RILA cumpra seu papel estratégico, pois permite conectar pequenos e médios empreendimentos às cadeias globais de valor, ampliando os efeitos multiplicadores da infraestrutura. Para os autores, sem tais

medidas, o corredor corre o risco de se transformar apenas em um canal de exportação de *commodities*, com poucos reflexos positivos para os trabalhadores locais e para a diversificação produtiva.

No campo da geração de empregos, a Organização Internacional do Trabalho (OIT) e a própria ONU enfatizam que não basta aumentar o número de vagas: é indispensável garantir sua qualidade, com formalidade, remuneração justa, proteção social e igualdade de oportunidades (ONU, 2015). Inclusive, a experiência de grandes empreendimentos em Mato Grosso do Sul ilustra bem esse dilema, tanto que Jesus (2024) observa que a instalação de fábricas de celulose em Três Lagoas e Ribas do Rio Pardo gerou migrações desordenadas, valorização imobiliária e precarização habitacional. Por esse motivo, tais processos, se replicados em Porto Murtinho e em outras cidades do corredor, podem criar um cenário de exclusão e vulnerabilidade, no qual o dinamismo econômico convive com a deterioração das condições de vida urbana.

A dimensão comparativa internacional oferece um alerta ainda mais contundente. Monsore e Oliveira (2020) analisaram a Lei de Maquila no Paraguai, que atraiu mais de 170 empresas estrangeiras ao oferecer energia barata, baixa tributação e legislação trabalhista flexível — embora tenha gerado empregos, esse modelo também resultou em precarização e dependência econômica. O paralelo com a RILA é evidente, vez que sem harmonização normativa e compromisso com padrões mínimos de proteção social, o corredor pode estimular uma “*corrida para o fundo*”, na qual países competem reduzindo garantias trabalhistas.

Essa necessidade de harmonização normativa foi destacada por Fazolo (2023), que enfatiza a importância de definir infrações e sanções aduaneiras em um contexto de crescente internacionalização do comércio. Oliveira (2023), por sua vez, sublinha a falta de uniformidade jurisprudencial no Brasil quanto à aplicação de tratados tributários internacionais, o que gera insegurança para empresas e investidores. Nunes Filho (2024) complementa essa análise ao afirmar que declarações de intenção, como as assinadas em Assunção¹ (2015) e Brasília² (2017), são insuficientes³, sendo necessário um tratado

¹ ¹ A Declaração de Assunção foi firmada pelos presidentes do Brasil, Paraguai, Argentina e Chile, com o propósito de estabelecer um compromisso político em torno da construção da Rota de Integração Latino-Americana. O documento destacou a relevância estratégica do corredor bioceânico para a integração regional, ressaltando potenciais benefícios para o comércio, a logística e o desenvolvimento fronteiriço. Contudo, limitou-se a sinalizar intenções de cooperação, sem criar obrigações jurídicas vinculantes entre os Estados.

² A Declaração de Brasília resultou de reunião ministerial entre os países envolvidos, reforçando o apoio político ao projeto da Rota Bioceânica. O texto reafirmou a importância do corredor como instrumento de integração física e econômica, incentivando o alinhamento de políticas públicas e a articulação institucional. Assim como a declaração anterior, manteve caráter meramente programático, sem prever mecanismos obrigatórios de execução ou harmonização normativa, o que limita sua efetividade prática.

vinculante entre os países, que delimita bem a forma de integração regional que se espera; ou seja, além da obra física, a RILA demanda avanços regulatórios capazes de dar segurança jurídica e previsibilidade aos investimentos e ao trabalho.

Para além, no plano local, a governança municipal emerge como fator decisivo, tanto que Silva (2022) alerta que cidades fronteiriças como Porto Murtinho/MS e Carmelo Peralta/PY não possuem capacidade institucional para enfrentar a intensificação dos fluxos logísticos e populacionais. Destaca-se que Fernandes (2012) já havia advertido que projetos de integração raramente são acompanhados de políticas públicas específicas de fronteira, o que agrava a pressão sobre serviços urbanos, habitação e segurança. No caso específico de Porto Murtinho/MS, além de abrigar a ponte binacional que ligará o Brasil ao Paraguai, o município se tornará porta de entrada para fluxos turísticos e migratórios, aumentando a demanda por saúde, educação, saneamento e segurança (Fialho, 2024). Chama-se à atenção aqui que, como destaca Jesus (2024), sem planejamento urbano e políticas habitacionais adequadas, há risco de gentrificação⁴ e exclusão de populações vulneráveis.

Para além dos aspectos logísticos e empresariais, a RILA traz consigo impactos ambientais relevantes, na medida em que o traçado do corredor atravessa áreas sensíveis do Pantanal — ecossistema reconhecido como Patrimônio Natural da Humanidade pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO). Os estudos de Landa, Figueira e Lacerda (2021) apontam que a intensificação do tráfego e a expansão urbana desordenada podem ampliar a pressão sobre recursos hídricos, fauna e flora, aumentando a vulnerabilidade ambiental. Isso significa que o desenvolvimento econômico

³ Essas declarações, embora tenham relevância política e simbólica, são consideradas insuficientes em matéria de Direito Internacional Público porque se limitam ao plano das chamadas *soft law*, isto é, instrumentos não vinculantes que expressam intenções e diretrizes gerais, mas não criam obrigações jurídicas concretas. A ausência de mecanismos de obrigatoriedade, de sanções em caso de descumprimento e de procedimentos institucionais claros para implementação faz com que permaneçam no campo da diplomacia declaratória, incapazes de assegurar a harmonização normativa e a previsibilidade que o comércio internacional e a proteção dos direitos humanos demandam. Dessa forma, sua limitação está no fato de que não se tratam de tratados internacionais, que, conforme a Convenção de Viena sobre Direito dos Tratados (1969), passam por processos formais de negociação, assinatura, ratificação e incorporação ao direito interno, gerando deveres jurídicos exigíveis. Sem essa força obrigatória, não produzem, por si só, efeitos jurídicos vinculantes, servindo apenas como diretrizes políticas sujeitas à vontade circunstancial dos governos signatários, o que compromete a continuidade e a estabilidade da integração regional (Nunes Filho, 2024).

⁴ A gentrificação é um processo urbano que ocorre quando áreas tradicionalmente ocupadas por populações de baixa renda passam a sofrer valorização imobiliária em razão de investimentos, obras de infraestrutura ou chegada de novos fluxos econômicos. Esse processo provoca o aumento do preço dos imóveis e do custo de vida local, tornando inviável a permanência das populações originárias, que acabam deslocadas para regiões periféricas ou de menor infraestrutura. Em síntese, trata-se de uma dinâmica de substituição social, em que grupos vulneráveis são expulsos ou marginalizados em função da pressão exercida pela especulação imobiliária e pela chegada de novos grupos com maior poder aquisitivo. Assim, no contexto da RILA, a gentrificação pode ocorrer em Porto Murtinho/MS se a valorização imobiliária decorrente da ponte binacional e do incremento de fluxos logísticos e turísticos não for acompanhada de políticas públicas de habitação social e planejamento urbano inclusivo, reproduzindo desigualdades e ampliando a segregação socioespacial.

proporcionado pela RILA deve necessariamente incluir medidas de mitigação ambiental, sob pena de comprometer a sustentabilidade do projeto.

Para além, na visão de Landa, Figueira e Lacerda (2021), a dimensão cultural também merece atenção, porquanto os territórios de povos originários, como Kadiwéu, Kinikinau e Terena, em Porto Murtinho, podem ser diretamente afetados pela expansão da rota — o que levanta questões sobre a preservação da identidade cultural, da educação bilíngue e dos modos de vida tradicionais.

Outro campo de oportunidades e riscos está relacionado ao turismo, haja vista que a rota tem potencial de ampliar o fluxo turístico internacional, conectando regiões do Pantanal e do Chaco paraguaio a circuitos de integração cultural e ambiental. Sobre isso, Silva (2022) destaca um paradoxo importante: a paradiplomacia turística pode ser um instrumento de desenvolvimento local, desde que acompanhada de políticas de qualificação e infraestrutura; no entanto, se explorado de forma desordenada, o turismo pode gerar empregos precários, sazonalidade e sobrecarga ambiental.

Ademais, a articulação entre Estado, setor privado e universidades, conhecida como “*tripla hélice*”, é apontada como mecanismo fundamental para converter o dinamismo econômico da RILA em desenvolvimento inclusivo. Fialho (2024) argumenta que Campo Grande tem potencial de se consolidar como *hub* logístico e acadêmico, desde que universidades sejam incluídas no processo, promovendo formação técnica, pesquisa aplicada e inovação. Silva; Grechi; Carneiro (2023) acrescentam que a internacionalização acadêmica pode fortalecer a cidadania regional, contribuindo para a qualificação profissional e para a inserção de mulheres e jovens no mercado de trabalho. Nesse sentido, a qualificação profissional é condição *sine qua non* para que os empregos gerados sejam considerados decentes, de modo que sem programas de capacitação contínua, o risco é que a expansão resulte em ocupações de baixa remuneração, alta rotatividade e informalidade, comprometendo a produtividade e a inclusão social — sobre isso, destaca-se que a Agenda 2030 pondera que o crescimento deve estar acompanhado de aprendizagem ao longo da vida, requisito indispensável para reduzir desigualdades (ONU, 2015).

Em síntese, a influência das transformações logísticas e comerciais associadas à RILA sobre a dinâmica empresarial e a geração de empregos decentes revela-se paradoxal. De um lado, há ganhos evidentes de competitividade e de inserção internacional, capazes de atrair investimentos e reposicionar Mato Grosso do Sul no cenário global; de outro, subsistem riscos significativos de concentração de benefícios, precarização laboral, exclusão social, impactos ambientais e culturais. O desafio, portanto, é transformar o corredor em vetor de

desenvolvimento inclusivo e sustentável, capaz de gerar empregos de qualidade, preservar o meio ambiente e respeitar a diversidade cultural.

2 CONDIÇÕES E DESAFIOS PARA A EFETIVAÇÃO DOS DIREITOS HUMANOS EM AMBIENTES AFETADOS PELA RILA

Discutir a RILA a partir do ODS 8 significa deslocar o debate de “*quanto crescemos*” para “*como e para quem crescemos*”. As constatações do capítulo anterior — ganhos logísticos expressivos, tendência à concentração setorial e assimetrias territoriais — têm desdobramentos diretos sobre direitos humanos, sobretudo nas dimensões de trabalho decente, proteção social e não discriminação. O próprio marco do ODS 8 enfatiza que crescimento só é sustentável quando associado a emprego pleno e produtivo, formalização e igualdade de oportunidades, com atenção específica a mulheres e jovens (ONU, 2015). Quando o impulsionamento econômico ocorre em cadeias intensivas em *commodities* e de baixa difusão tecnológica, o risco objetivo é transformar eficiência logística em empregos de baixa qualidade, alta rotatividade e frágil proteção, o que tensiona a promessa de trabalho decente (Cabrera, 2020; 2022; Martins, 2025). Nesse ponto, a perspectiva dos direitos humanos atua como baliza indispensável: não são meras prerrogativas formais, mas condições materiais de dignidade, indivisíveis e interdependentes, conforme ressalta Ramos (2014). Assim, qualquer processo de integração que amplifique desigualdades ou normalize a precarização do trabalho contraria o núcleo ético dos direitos humanos.

A primeira interface sensível entre a dinâmica econômica e os direitos humanos reside no padrão de competição que a integração pode induzir. Experiências próximas mostram que atrair investimento via energia barata, desoneração ampla e flexibilização trabalhista gera postos de trabalho, mas pode cristalizar uma competitividade de “*baixo padrão social*” — como documentado no caso paraguaio da maquila (Monsorens; Oliveira, 2020). Em termos de ODS 8, isso afeta diretamente as metas de formalização, proteção previdenciária, remuneração justa e segurança e saúde no trabalho (ONU, 2015). Se esse atalho competitivo se replicar no corredor, a probabilidade de subcontratação em cascata, terceirização desregulada e informalidade cresce, rebaixando o conteúdo de direitos das novas ocupações e ampliando vulnerabilidades (Jesus, 2024). Sobre isso, Portela (2022) enfatiza que o trabalho decente não pode ser reduzido à mera ausência de precariedade, mas compreende um conjunto de garantias — como liberdade sindical, igualdade de gênero, acesso à seguridade e proteção contra formas contemporâneas de escravidão — que funcionam como

“*condição de possibilidade*” para o exercício pleno da cidadania; por isso, ao se adotar modelos de competitividade baseados na erosão de tais direitos, cria-se uma contradição estrutural entre crescimento econômico e desenvolvimento humano.

O segundo ponto crítico é a governança regulatória transfronteiriça, porquanto o comércio internacional mais intenso sem harmonização mínima em matéria aduaneira, trabalhista e tributária cria “*zonas de sombra*” para a tutela de direitos. Veja-se que a internacionalização do direito aduaneiro requer tipificação clara de infrações e sanções para reduzir incerteza e coibir práticas oportunistas, inclusive aquelas que recaem sobre trabalhadores (Fazolo, 2023). Por sua vez, no plano tributário, interpretações divergentes dos tratados no Brasil alimentam insegurança e incentivam arbitragem regulatória, o que também atinge a base de financiamento de políticas públicas de emprego e proteção social (Oliveira, 2023). E, no plano inter-estatal, documentos políticos não vinculantes — como as declarações de Assunção (2015) e Brasília (2017) — têm eficácia limitada para organizar responsabilidades e padrões mínimos comuns; por isso, a proposição de um tratado vinculante aparece como condição para previsibilidade normativa, coordenação de políticas e tutela efetiva de direitos (Nunes Filho, 2024; Oshiro, 2023). Não é à toa que, acerca disso, Beckers (2022) acrescenta que a ausência de normas vinculantes em matéria laboral nas cadeias globais reforça a responsabilidade difusa, na qual empresas e Estados transferem obrigações entre si, gerando uma espécie de vazio normativo que deixa os trabalhadores desprotegidos — o que é particularmente grave em corredores logísticos internacionais, em que as responsabilidades se pulverizam nos diversos elos de transporte, armazenagem e serviços terceirizados.

No território, a associação entre grandes canteiros de obras, imigração laboral e *boom* imobiliário costuma produzir efeitos regressivos quando a capacidade municipal é baixa. Em cidades de fronteira, onde a pressão sobre habitação, saúde, saneamento e segurança tende a crescer rapidamente, a ausência de políticas públicas dedicadas converte ganhos logísticos em custos sociais localizados (Fernandes, 2012; Silva, 2022). No caso de Porto Murtinho/MS, que concentrará o acesso à ponte binacional e fluxos turísticos e migratórios, a combinação de orçamento restrito, demanda súbita por serviços e valorização de imóveis torna plausível um cenário de deslocamento de populações vulneráveis e de expansão do trabalho informal nos serviços de apoio (Fialho, 2024; Jesus, 2024). Esses efeitos repercutem em vários alvos do ODS 8: reduzem a taxa de formalização, deprimem a mediana salarial em ocupações de baixa qualificação, aumentam jornadas excessivas e elevam a incidência de acidentes por déficit de fiscalização. A esse respeito, Arantes (2022) adverte que

a justiça social somente pode ser concretizada quando o Estado garante condições mínimas de igualdade no acesso a serviços públicos essenciais.

A dimensão de igualdade de oportunidades, ainda dentro do ODS 8, exige olhar atento a mulheres e jovens. Setores de logística e transporte historicamente possuem barreiras de entrada para trabalhadoras e para a juventude recém-egressa do ensino médio e técnico. Sem políticas ativas de qualificação e colocação — articuladas com empresas e instituições de ensino — a onda de novos postos tende a reproduzir a segregação ocupacional e a intermitência do emprego juvenil (Silva; Grechi; Carneiro, 2023). Isso implica planejar metas desagregadas por gênero e idade para contratações, estágios, aprendizagem e certificação técnica, com mecanismos de transparência e monitoramento capazes de coibir discriminações diretas e indiretas (ONU, 2015). Inclusive, Costa (2024) reforça que a desigualdade de gênero no mercado de trabalho brasileiro se manifesta não somente na dificuldade de inserção, mas também na concentração de mulheres em postos de baixa remuneração e limitada ascensão profissional.

Há, ainda, os efeitos sobre a liberdade sindical e a negociação coletiva. Cadeias longas e fragmentadas, com múltiplos elos de subcontratação, dificultam a representação e reduzem a efetividade de acordos coletivos — o que impacta as metas do ODS 8 ligadas à proteção de direitos no trabalho (ONU, 2015). Sem diretrizes claras de devida diligência em direitos humanos para empresas âncora e para o próprio poder público contratante, práticas de “*deslocamento de responsabilidade*” ao longo da cadeia podem naturalizar violações, desde horas extras não pagas até terceirização ilícita, passando por alojamentos indignos em frentes de obra (Oshiro, 2023). Acerca disso, pondera-se que Portela (2022) destaca que o enfraquecimento da negociação coletiva compromete diretamente o pacto democrático no mundo do trabalho, pois retira dos trabalhadores a capacidade de participar ativamente da definição de suas condições laborais; ou seja, fragiliza o conteúdo material dos direitos e, também, limita a própria dimensão participativa dos direitos humanos.

A circulação ampliada de pessoas também demanda salvaguardas específicas contra trabalho forçado, tráfico de pessoas e exploração de migrantes, outra meta central do ODS 8 (ONU, 2015). Experiências regionais mostram que picos de demanda por mão de obra temporária, associados a habitação cara e baixa fiscalização, formam um “triângulo de risco” para violações graves (Jesus, 2024) — justamente o que aconteceu em Ribas do Rio Pardo/MS. A resposta exige equipes integradas de inspeção do trabalho, Ministério Público e assistência social, com cooperação transfronteiriça e instrumentos de denúncia acessíveis e multilíngues — além de abrigos e serviços de acolhimento para vítimas. Sem isso, os mesmos

atributos que fazem da RILA um corredor de desenvolvimento podem ser instrumentalizados por redes ilícitas.

No campo ambiental e territorial, o traçado pelo Pantanal requer leitura de direitos humanos baseada no princípio de não regressividade e na justiça ambiental. A intensificação de tráfego, a pressão por ocupação urbana e a expansão de atividades correlatas elevam o risco de impactos sobre recursos hídricos, biodiversidade e modos de vida dependentes do equilíbrio ecológico (Landa; Figueira; Lacerda, 2021). Quando populações tradicionais e povos originários são afetados, os direitos à consulta, à participação e à manutenção de práticas culturais ganham centralidade. É por isso que, neste ponto, salienta-se que a presença de povos Kadiwéu, Kinikinau e Terena na área de influência exige processos decisórios com informação acessível, mediação intercultural e salvaguardas para o usufruto de territórios e a proteção de patrimônio cultural imaterial (Landa; Figueira; Lacerda, 2021).

Ademais, o turismo, frequentemente apontado como vetor de diversificação, também tem dupla face em matéria de direitos humanos; quando articulado à paradiplomacia, à qualificação e à infraestrutura adequada, pode ampliar oportunidades de trabalho formal e empreendedorismo local; todavia, quando impulsionado de forma desordenada, tende a produzir sazonalidade, bicos, informalidade e captura de renda por agentes externos, além de sobrecarga de serviços e conflitos socioculturais (Silva, 2022). Em termos de ODS 8, desenhar uma estratégia turística compatível com trabalho decente implica padronizar requisitos de formalização, certificação profissional, hospedagem responsável e compras locais, com monitoramento de salários, jornadas e segurança ocupacional nas atividades sazonais. Não é à toa que Beckers (2022) adverte que a expansão de setores como o turismo, sem marcos regulatórios adequados, tende a reproduzir um padrão de exploração de mão de obra feminina e juvenil, com contratos frágeis, alta rotatividade e ausência de direitos sociais.

A articulação entre Estado, empresas e universidades — a “tripla hélice” — aparece, nesse cenário, como infraestrutura social indispensável para transformar ganho logístico em trajetória de direitos. Redes acadêmicas podem sustentar observatórios de mercado de trabalho, formar profissionais segundo demanda setorial e difundir práticas de devida diligência em direitos humanos nas cadeias da RILA, inclusive em temas como prevenção de assédio, discriminação e acidentes (Fialho, 2024; Silva; Grechi; Carneiro, 2023). Ao mesmo tempo, a pesquisa aplicada pode apoiar protocolos de proteção social portátil para trabalhadores transfronteiriços, reduzindo lacunas de cobertura previdenciária e de assistência — problema recorrente em regiões de fronteira (Oshiro, 2023).

Do ponto de vista institucional, municípios com maior pressão de fluxos — como Porto Murtinho/MS — precisarão de reforço orçamentário e técnico para cumprir funções típicas do Estado social: planejamento urbano inclusivo, política habitacional, regulação fundiária e saneamento. Sem instrumentos de captura de mais-valias urbanas e fundos de desenvolvimento local, a valorização imobiliária tende a se converter em gentrificação e em expulsão de moradores de baixa renda para áreas periféricas e precárias, com repercussões diretas em saúde e educação e, por conseguinte, na capacidade de inserção laboral de qualidade (Cabrera, 2022; Jesus, 2024). No vocabulário do ODS 8, trata-se de proteger a base material do trabalho decente: moradia, mobilidade, serviços públicos e segurança, sendo justamente essa a razão pela qual Costa (2024) enfatiza que a precariedade urbana compromete diretamente a realização dos direitos sociais e trabalhistas, pois desloca trabalhadores para condições em que o acesso ao emprego formal e protegido se torna inviável.

No plano empresarial, a adoção de políticas de devida diligência em direitos humanos deve deixar de ser diferencial para tornar-se critério de elegibilidade a incentivos e a compras públicas ligadas à RILA. Isso envolve mapear riscos por segmento (construção, transporte, armazenagem, intermediação de mão de obra, turismo), engajar fornecedores, oferecer canais eficazes de queixa e reparação e publicar relatórios periódicos com metas e resultados. Ao vincular instrumentos de fomento e licenciamento a compromissos verificáveis — por exemplo, índices de formalização, redução de rotatividade involuntária, programas de aprendizagem, equiparação salarial por gênero —, o poder público alinha a lógica do investimento com a lógica do ODS 8 (Oshiro, 2023). Frise-se, inclusive, que a devida diligência em direitos humanos é hoje reconhecida como obrigação não apenas ética, mas jurídica, em consonância com as diretrizes da ONU sobre empresas e direitos humanos (Portela, 2022), de modo que incorporar essa lógica à RILA significa tornar os compromissos sociais parte estruturante da governança empresarial.

Em síntese, as constatações econômicas do capítulo anterior só se converterão efetiva adequação à lógica da sustentabilidade social quando houver: (i) harmonização regulatória com força vinculante para evitar corrida ao rebaixamento de padrões; (ii) capacidade municipal reforçada para enfrentar pressões sobre serviços e habitação, evitando gentrificação e informalidade; (iii) políticas ativas de qualificação e inclusão de mulheres e jovens, com metas e transparência; (iv) salvaguardas ambientais e culturais para o Pantanal e para povos originários, com participação informada e proteção de modos de vida; (v) devida diligência empresarial e compras públicas orientadas por direitos e (vi) observatórios e dados abertos

para monitorar, prevenir e reparar violações em matéria de direitos humanos. Sem esses vetores, o corredor corre o risco de transformar eficiência logística em assimetrias sociais; com eles, tem condições de fazer do crescimento um meio — e não um obstáculo — para o trabalho decente e a dignidade humana, como exige o ODS 8.

3 AVALIAÇÃO DOS RESULTADOS SOCIOECONÔMICOS E INSTITUCIONAIS E O ALINHAMENTO AO ODS 8

A avaliação da Rota de Integração Latino-Americana como política pública de desenvolvimento exige deslocar o foco da contabilidade de quilômetros de rodovia e do ganho logístico imediato para um conjunto de métricas qualitativas e institucionais que dialogam diretamente com o ODS 8. Nesse horizonte, não basta aferir crescimento do produto ou incremento do fluxo de exportações: é preciso verificar se esses avanços estão associados à elevação sustentada da produtividade do trabalho, à diversificação da base produtiva, à formalização do emprego, à proteção social, à inclusão de mulheres e jovens, à redução de assimetrias territoriais, à segurança jurídica e à capacidade de governança dos entes públicos. Esse é o sentido prático de aferir o “*alinhamento*” da RILA ao ODS 8 proposto na pesquisa uma leitura que relaciona estrutura produtiva, qualidade do emprego e robustez institucional, evitando que a expansão do comércio reproduza, em nova escala, desigualdades e precariedades já conhecidas (Cabrera, 2022; Nunes Filho, 2024).

Do ponto de vista estritamente econômico, a rota reduz tempos e custos de transporte e amplia a inserção internacional, sobretudo para cadeias vinculadas ao agronegócio e à celulose; projeções apontam encurtamento de prazos de escoamento em até duas semanas e redução de custos logísticos relevantes, o que melhora a competitividade externa de Mato Grosso do Sul (Cabrera, 2020). Entretanto, a métrica central do ODS 8 não é apenas “*crescer*”, mas “*como crescer*”: crescimento sustentado, inclusivo e sustentável. A primeira verificação, portanto, recai sobre a estrutura do crescimento. Se a RILA operar predominantemente como canal de *commodities*, o ganho tenderá a concentrar-se em poucos setores de alta escala, com fraca difusão tecnológica e limitado encadeamento local; se, ao contrário, o corredor induzir diversificação produtiva e integração de pequenos e médios negócios às cadeias de valor — por meio de serviços logísticos, portos secos, centros de distribuição, integração hidroviária e ferroviária, apoio a Arranjos Produtivos Locais (APL’s) —, os efeitos multiplicadores serão mais amplos e mais compatíveis com as metas do ODS 8 (Abrita *et al.*, 2024).

Logo, uma métrica de alinhamento é a própria composição setorial do avanço: quanto a RILA amplia a participação de atividades intensivas em conhecimento e serviços de maior valor agregado, e quanto reduz a vulnerabilidade de uma pauta concentrada. A advertência de que a rota “*responde prioritariamente a demandas internacionais*” e pode se configurar como “*circulação corporativa*” sem integração social interna reforça a necessidade de associar infraestrutura a políticas produtivas e territoriais, sob pena de os benefícios ficarem capturados por elos hegemônicos de cadeias já dominantes (Cabrera, 2022).

A produtividade do trabalho é a segunda âncora do ODS 8 e deve ser acompanhada por indicadores de valor adicionado por trabalhador e por hora trabalhada. Em princípio, ganhos logísticos elevam produtividade sistêmica ao reduzir custos de transação; contudo, a trajetória efetiva depende do tipo de emprego que se cria. Se a expansão for conduzida por ocupações de baixa qualificação, alta rotatividade e informalidade, a produtividade média poderá estagnar; se for puxada por ocupações formais, com treinamento contínuo, adoção tecnológica e arranjos cooperativos com a academia, ela tende a subir de modo persistente. Não é à toa, portanto, que a bibliografia destacada anteriormente converge para a importância da “*tripla hélice*” — Estado, empresas e universidades — como mecanismo de transformação de ganhos logísticos em capacidades produtivas locais, com ênfase na formação profissional orientada à demanda e na pesquisa aplicada (Fialho, 2024; Silva; Grechi; Carneiro, 2023). Em termos operacionais, a aferição do alinhamento da RILA ao ODS 8 requer metas verificáveis de capacitação por setor, taxas de certificação técnica e indicadores de transição de trabalhadores informais para empregos formais nos municípios do corredor. Sem isso, o dinamismo pode se confundir com mera “ocupação” sem trajetória de produtividade.

A qualidade do emprego — terceiro eixo analítico — é decisiva para diferenciar “*crescimento com empregos*” de “*crescimento com trabalho decente*”. Aqui, o ODS 8 convoca métricas de formalização (proporção de empregos formais no total de ocupações), de remuneração (mediana salarial setorial e sua evolução real), de proteção social (cobertura previdenciária e acesso a benefícios), de jornada (redução de horas excessivas e adoção de padrões seguros) e de segurança e saúde no trabalho (frequência de acidentes e doenças ocupacionais). A experiência da Lei de Maquila paraguaia examinada por Monsore e Oliveira (2020) ilustra o risco do “*atalho competitivo*” sustentado por energia barata, incentivos fiscais e legislação trabalhista flexível: gera emprego e exportação, mas pode ocluir o vetor de formalização e proteção, produzindo uma competitividade de baixo padrão social. O paralelismo serve como advertência metodológica: acompanhar a RILA por métricas do ODS 8 requer vigilância sobre o padrão de competição adotado nos territórios do corredor,

com ênfase em dados de carteira assinada, rotatividade, terceirização, subcontratação e cumprimento normativo — em suma, não é suficiente somar vagas; é necessário qualificar seu conteúdo.

A igualdade de oportunidades — quarto eixo — integra o núcleo normativo do ODS 8 e supõe acompanhar, de modo desagregado, o acesso de mulheres e jovens a ocupações criadas no entorno da RILA. A agenda de harmonização normativa centrada na dignidade da pessoa humana enfatiza que a integração econômica deve ser compatível com a igualdade material, o que envolve ampliar a participação de grupos sub-representados em postos de trabalho qualificados, com políticas ativas de capacitação e redução de barreiras (Oshiro, 2023). À luz dos APL's e da agenda de serviços correlatos ao corredor, é possível e desejável monitorar a taxa de contratação feminina em logística, comércio exterior e gestão de cadeias de suprimento; medir a inserção de jovens em ocupações técnico-operacionais vinculadas a transporte, armazenagem, manutenção e tecnologia da informação; e acompanhar a proporção de aprendizes e estagiários acolhidos por empresas vinculadas à rota (Abrita *et al.*, 2024). Nesse contexto, a universidade tem papel de indutor dessa inclusão, via internacionalização e políticas linguísticas que facilitem mobilidade acadêmica e profissional no espaço fronteiriço — uma agenda de cidadania regional que converte integração econômica em circulação de competências (Silva; Grechi; Carneiro, 2023).

A governança e a capacidade institucional — quinto eixo — são condições de possibilidade do alinhamento ao ODS 8. A crítica recorrente de que fluxos fronteiriços e dinâmicas de integração avançam sem políticas públicas específicas de fronteira — deixando municípios com responsabilidades crescentes e meios escassos — já foi observada em outros contextos regionais e permanece vigente (Fernandes, 2012). No caso da RILA, a construção da ponte binacional e a intensificação de fluxos em Porto Murinho e Carmelo Peralta reforçam a necessidade de medir capacidade de absorção institucional por indicadores como: tempo de resposta para licenciamento e fiscalização trabalhista; cobertura de serviços públicos (saúde, educação, segurança, saneamento) por habitante; disponibilidade de moradia digna e acessível; e nível de participação social em instâncias de monitoramento do projeto.

Atualmente, a governança local é frágil para suportar a pressão incremental e a paradiplomacia municipal pode ser um instrumento para ativar redes, atrair investimentos qualificados e firmar cooperações transfronteiriças (Silva, 2022). Em termos de ODS 8, municípios com maior capacidade de governança tendem a oferecer melhor ambiente para trabalho decente, mensurável por menor informalidade, maior formalização e melhores salários medianos setoriais.

A qualificação profissional e a aprendizagem ao longo da vida — sexto eixo — conectam diretamente produtividade, inclusão e qualidade do emprego. A “tripla hélice” delineia um arranjo em que governo, empresas e universidades convertem a agenda da RILA em programas estruturados de formação técnica e tecnológica, estágios, residências e pesquisa aplicada, orientados por diagnóstico de demanda setorial (Fialho, 2024). No contexto do ODS 8, é recomendável acompanhar a taxa de trabalhadores certificados em áreas chave (condução e manutenção de frotas, operações de armazém, segurança do trabalho, comércio exterior, logística 4.0), o número de parcerias universidade-empresa por município, o percentual de egressos empregados formalmente após seis e doze meses, e a progressão salarial média de egressos. Quando acoplada a políticas de inclusão, a qualificação pode ser instrumento de redução de desigualdades de gênero e de acesso de jovens ao primeiro emprego em ocupações de maior qualidade (Silva; Grechi; Carneiro, 2023).

A gestão de impactos sociais — sexto eixo — exige incorporar aos indicadores do ODS 8 variáveis de risco que a pesquisa já identificou: migrações desordenadas, aumento de preços de aluguel, gentrificação, pressão sobre serviços públicos e informalidade laboral (Jesus, 2024). Esses elementos precisam ser monitorados como “indicadores sentinela” de desalinhamento: se sobem os aluguéis e aumentam ocupações informais e jornadas excessivas, há sinais de que o corredor está produzindo tensões que degradam o padrão de trabalho e vida urbana. A crítica mais ampla à lógica neoextrativista — favorecendo setores exportadores específicos e ampliando assimetrias socioespaciais — reforça a necessidade de incluir métricas territoriais comparativas entre municípios do eixo e municípios de controle (Martins, 2025). Alinhar-se ao ODS 8 implica, nesse ponto, mostrar evidências de que a RILA reduz — e não amplia —, lacunas de renda, emprego formal e acesso a serviços.

A cooperação internacional efetiva — oitavo eixo — fecha o arcabouço de avaliação. Existem mecanismos de cooperação capazes de sustentar o projeto, porém sua eficácia é função da vontade política e de sua execução concreta (Furlani, 2022). Em complemento, a harmonização jurídica é condição de sustentabilidade das relações criadas pela rota (Oshiro, 2023). Daí decorre uma agenda de métricas “*de processo*”: quantos comitês binacionais/trinacionais/quadrinacionais estão ativos e com atas publicadas; qual a periodicidade de suas reuniões; quantas decisões são convertidas em atos normativos internos; qual o prazo médio de implementação; e qual o grau de transparência e participação social nesses arranjos. O ODS 8 não se cumpre apenas “no chão da fábrica” ou “na estrada”; ele se cumpre também na arena institucional que define regras, resolve conflitos e sustenta um nível mínimo comum de proteção.

No plano da evidência e do monitoramento de dados, deve-se destacar a importância de observatórios interdisciplinares para produzir séries históricas confiáveis, integrando informações de mercado de trabalho, produtividade, inclusão e governança (Jaques; Toma, 2025). Iniciativas universitárias em rede — a exemplo de fóruns e núcleos voltados à RILA — ampliam a capacidade de coletar, padronizar e interpretar dados relevantes para as metas do ODS 8, oferecendo insumos para correções de rota e prestação de contas públicas (Dorsa; Shiota; Corazza, 2024). Uma métrica de alinhamento, nesse campo, é a própria institucionalização de sistemas de informação: existência de painéis públicos, frequência de atualização, desagregação territorial e social dos indicadores e utilização efetiva dos achados em decisões orçamentárias e regulatórias.

Em última instância, avaliar o alinhamento da RILA ao ODS 8 é perguntar, com dados e normas na mão, se o corredor está produzindo crescimento que se traduz em trabalho decente e em redução de desigualdades. Os estudos que subsidiaram este capítulo permitem traçar um roteiro: (i) consolidar a multimodalidade e os APLs para ampliar encadeamentos produtivos (Abrita *et al.*, 2024); (ii) organizar pactos normativos vinculantes para proteger direitos e dar previsibilidade ao investimento (Nunes Filho, 2024; Fazolo, 2023; Oliveira, 2023); (iii) ativar a tripla hélice para transformar logística em qualificação e produtividade (Fialho, 2024; Silva; Grechi; Carneiro, 2023); (iv) fortalecer a governança local e a paradiplomacia para gerir fluxos e serviços (Silva, 2022); (v) monitorar riscos sociais com indicadores sentinela e respostas rápidas (Jesus, 2024); e (vi) assegurar participação social e transparência por meio de observatórios e conselhos, com dados abertos e utilizáveis (Dorsa; Shiota; Corazza, 2024; Jaques; Toma, 2025). Ao fazê-lo, o projeto migra do terreno dos *slogans* para o domínio das métricas e da *accountability*, que é onde, de fato, se decide se a integração se converte em desenvolvimento humano sustentável.

Assim, a rota se alinha ao ODS 8 não apenas quando embarca mais caminhões rumo ao Pacífico, mas quando mostra, com evidências, que cada ganho logístico foi convertido em mais e melhor emprego formal, em maior produtividade do trabalho, em inclusão de grupos antes marginalizados, em cidades com serviços públicos robustos e em instituições capazes de proteger direitos e assegurar previsibilidade. Se esse itinerário for trilhado, a RILA deixa de ser apenas um corredor de mercadorias para tornar-se um corredor de oportunidades — e então, sim, o crescimento que ela promete poderá ser chamado de sustentado, inclusivo e sustentável.

CONCLUSÃO

No primeiro item, examinou-se a influência das transformações logísticas e comerciais sobre a dinâmica empresarial e a geração de empregos decentes. A análise mostrou que os ganhos logísticos projetados, como a redução de custos e prazos de transporte, têm potencial para dinamizar o agronegócio e atrair investimentos privados. Entretanto, também se destacou que tais benefícios não são automaticamente inclusivos, pois a experiência regional e comparada revela riscos de precarização laboral e concentração dos ganhos em grandes grupos econômicos. Assim, o debate se concentrou em como transformar eficiência logística em encadeamentos produtivos locais, diversificação econômica e formalização de postos de trabalho.

O segundo item, por sua vez, tratou das condições e desafios para a efetivação dos direitos humanos em territórios impactados pela RILA. Foram identificadas vulnerabilidades decorrentes da fragilidade institucional dos municípios de fronteira, do aumento da migração desordenada, da pressão sobre serviços públicos e dos riscos de trabalho precário e tráfico de pessoas. Ao mesmo tempo, surgiram oportunidades de fortalecer a cidadania regional por meio da paradiplomacia e da internacionalização do ensino superior. Compreendeu-se, portanto, que a efetividade dos direitos humanos nesse contexto exige marcos regulatórios sólidos, cooperação transfronteiriça vinculante e participação ativa da sociedade civil.

No terceiro item, buscou-se avaliar os resultados socioeconômicos e institucionais da RILA a partir das métricas do ODS 8, deslocando o foco da contabilidade de obras e exportações para indicadores de produtividade, qualidade do trabalho, inclusão social, governança local e cooperação internacional. O item propôs parâmetros concretos de avaliação, como taxas de formalização, evolução da mediana salarial, inserção de mulheres e jovens em empregos qualificados, capacidade institucional dos municípios em prover serviços públicos, além da atuação de comitês binacionais e observatórios acadêmicos. Essa abordagem evidenciou que os benefícios econômicos podem se alinhar às metas do ODS 8 somente se acompanhados de políticas públicas estruturadas e monitoramento contínuo dos impactos sociais.

A partir dessa trajetória analítica, pode-se afirmar que o objetivo geral da pesquisa foi atingido. Analisou-se em profundidade o impacto da RILA sobre o desenvolvimento empresarial, os direitos humanos e o crescimento econômico sustentável em Mato Grosso do Sul, à luz do ODS 8. Ponderou-se, portanto, que o corredor logístico constitui um vetor real de transformação regional, mas que sua contribuição efetiva para o desenvolvimento humano

e inclusive dependerá da adoção de salvaguardas normativas, políticas de inclusão e fortalecimento institucional.

Com base nessa análise, a hipótese inicial foi confirmada. De fato, a RILA tem potencial para dinamizar a economia sul-mato-grossense, mas esse dinamismo, isoladamente, não garante trabalho decente nem efetivação plena dos direitos humanos. Os estudos demonstraram que, sem políticas públicas, harmonização normativa e fortalecimento institucional, os ganhos poderão ser restritos e acompanhados de efeitos sociais adversos, como precarização laboral, aumento da informalidade, segregação socioespacial e pressão sobre serviços públicos.

A resposta à problemática é, portanto, condicional. A Rota Bioceânica pode contribuir simultaneamente para o desenvolvimento empresarial, a promoção dos direitos humanos e o trabalho decente, mas apenas sob a condição de que os Estados envolvidos e os entes federativos nacionais implementem estratégias integradas e compromissos vinculantes. Isso implica diversificar a matriz produtiva, apoiar APLs, investir em qualificação profissional, garantir marcos normativos claros e fortalecer a governança local e transnacional.

Em conclusão, a RILA se apresenta como oportunidade histórica de transformação para Mato Grosso do Sul e para a integração regional sul-americana. Contudo, sua efetividade não será medida apenas em extensão de rodovia ou em cifras de exportação, mas pela capacidade de traduzir ganhos logísticos em inclusão social, trabalho decente e fortalecimento institucional. O ODS 8, nesse contexto, funciona como régua normativa e prática para avaliar se a integração econômica se converte ou não em desenvolvimento humano sustentável.

REFERÊNCIAS

- ABRITA, Mateus Boldrine; PEREIRA, Ana Paula Camilo; RONDINA-NETO, Angelo; CENTURIÃO, Daniel Amorim Souza; VIGNANDI, Rafaella Stradiotto; ESPINDOLA JUNIOR, Guilherme; MACIEL, Ruberval Franco; MARQUES, Nelagley; WEBER, Vanessa Aparecida de Moraes. *Estudo da dinâmica dos arranjos produtivos locais do Estado de Mato Grosso do Sul e sua relação com a multimodalidade de transporte visando subsídios para seu fortalecimento*. Dourados: MC&G, 2024.
- ARANTES, Delaíde Alves Miranda. *Trabalho decente: uma análise na perspectiva dos direitos humanos trabalhistas a partir do padrão decisório do Tribunal Superior do Trabalho*. 2022. Dissertação (Mestrado em Direito) – Programa de Pós-Graduação em Direito, Faculdade de Direito, Universidade de Brasília, Brasília, 2022.

BECKERS, Amanda Carolina Buttendorff Rodrigues. *A globalização econômica e o direito humano ao trabalho decente: A atuação da OIT em tempos de pandemia*. 2022. Tese (Doutorado em Direito) – Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, 2022.

CABRERA, Fabiane de Oliveira Moreti. *Análise do processo de implementação do Corredor Rodoviário Bioceânico, via Porto Murtinho, em Mato Grosso do Sul: políticas, normas, narrativas, ações e interações*. 2022. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal da Grande Dourados, Dourados, 2022.

CABRERA, Fabiane de Oliveira Moreti. Implementação da Rota Bioceânica no Estado de Mato Grosso do Sul: Uma análise sobre a dinâmica econômica e suas implicações. *Revista Eletrônica da Associação dos Geógrafos Brasileiros*, Seção Três Lagoas, v. 1, n. 31, p. 346-371, 1 jun. 2020.

COSTA, Claudia Tejeda. *Convenção 190 da OIT: reconstruindo conceitos para o alcance do trabalho decente*. 2024. Dissertação (Mestrado em Direito do Trabalho e da Seguridade Social) – Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2024.

DORSA, Arlinda Cantero; SHIOTA, Hanae Caroline Quintana; CORAZZA, Emerson Augusto Miotto. *Rota Bioceânica: Trajetórias de pesquisa inovadoras*. Campo Grande: Vezevoz, 2024.

FAZOLO, Diogo Bianchi. *As infrações aduaneiras à luz do Direito Aduaneiro Internacional*. 2023. Dissertação (Mestrado em Direito) – Programa de Pós-Graduação em Direito, Universidade Católica de Brasília, Brasília, 2023.

FERNANDES, Roberto Mauro da Silva. *A Rota Rodoviária Bioceânica como instrumento de interação entre discursos e práticas em uma Zona de Fronteira: uma rodovia e vários caminhos*. 2012. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências Humanas, Universidade Federal da Grande Dourados, Dourados, 2012.

FIALHO, Paulo César da Silva Cruz. *Rota de Integração Latino-Americana (RILA): geopolítica, integração e possibilidades*. 2024. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional e de Sistemas Produtivos) – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, Ponta Porã, 2024.

FURLANI, Carlos Eduardo Pereira. *Os aspectos de cooperação jurídica internacional por meio da Rota Bioceânica – RILA*. 2022. Tese (Doutorado em Direito do Estado) – Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2022.

JESUS, Samuel de. A Rota de Integração Latino-Americana: os vetores de desenvolvimento de Mato Grosso do Sul e seus impactos humanos e ambientais. *Revista (Re)Definições das Fronteiras*, Foz do Iguaçu, v. 2, n. 7, set. 2024.

LANDA, Beatriz dos Santos; FIGUEIRA, Kátia Cristina Nascimento; LACERDA, Léia Teixeira. Propuesta de investigación sobre los impactos educativos y sociales de la Ruta Bioceánica en el territorio indígena Kadiwéu en Porto Murtinho, Brasil. *Interações*, Campo Grande, MS, v. 22, n. 4, p. 1213-1225, out./dez. 2021.

MARTINS, Paulo Cesar dos Santos. *Integração física sul-americana: um estudo sobre a Rota de Integração Latino-Americana (RILA)*. 2025. Tese (Doutorado em Relações Internacionais) – Programa de Pós-Graduação em Relações Internacionais San Tiago Dantas (UNESP/UNICAMP/PUC-SP), São Paulo, 2025.

MONSORES, Carla de Oliveira; OLIVEIRA, Gilson Batista de. A Lei de Maquila e a atração de empresas brasileiras para o Paraguai. *Revista Brasileira de Planejamento e Desenvolvimento*, Curitiba, v. 9, n. 3, p. 396-424, set./dez. 2020.

NUNES FILHO, Aldo Almeida. *Corredores Bioceânicos*: Proposta para adensamento normativo. 2024. Tese (Doutorado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo; Facultad de Derecho, Universidad de Salamanca, São Paulo, 2024.

NUNES FILHO, Aldo Almeida. *Rota de Integração Latino-Americana*: promoção dos direitos econômicos, sociais e culturais pelas empresas e Estados Partes. 2019. Dissertação (Mestrado em Direito) – Programa de Pós-Graduação em Direito, Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Campo Grande, 2019.

OLIVEIRA, Letícia Kallás. *Os desafios da aplicabilidade de tratados internacionais tributários no ordenamento jurídico brasileiro*. 2023. Dissertação (Mestrado em Direito) – Faculdade de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Franca, 2023

ONU. Organização das Nações Unidas. *Transformando nosso mundo*: a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável. Nova York: ONU, 2015.

OSHIRO, Gabriela Reynaldo. *Direito de integração e a harmonização jurídica frente à RILA*: estudos analíticos contributivos para o desenvolvimento local sul-mato-grossense. 2023. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Local) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Local, Universidade Católica Dom Bosco, Campo Grande, 2023.

PORTELA, Anna Caroline Morlin. *Diálogos (im)possíveis entre a terceirização da mão de obra feminina e o direito humano ao trabalho decente no Brasil*. 2022. Dissertação (Mestrado em Direito) – Programa de Pós-Graduação em Direito, Universidade do Vale do Rio dos Sinos – UNISINOS, São Leopoldo, 2022

RAMOS, André de Carvalho. *Curso de direitos humanos*. São Paulo: Saraiva, 2014.

SILVA, Fábio Roberto Cordeiro da. *Desenvolvimento e paradiplomacia*: possibilidades e desafios para a governança do turismo na região de fronteira internacional entre Porto Murtinho/BR e Carmelo Peralta/PY. 2022. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional e Sistemas Produtivos) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Sistemas Produtivos, Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, Ponta Porã, 2022.

SILVA, Fabio Roberto Cordeiro da; GRECHI, Dores Cristina; CARNEIRO, Camilo Pereira. The governance of tourism at an international border: public policies and paradiplomacy in the context of the RILA. *Interações*, Campo Grande, MS, v. 24, n. 4, e2444208, out./dez. 2023.

TOMA, Beatriz Mayumi de Oliveira; JAQUES, Abner da Silva. Rota Bioceânica, meio ambiente e direitos sociais: o papel do observatório UniRILA no auxílio à formulação de políticas públicas sustentáveis. *Multitemas*, Campo Grande, MS, v. 30, n. especial Direitos Sociais e Políticas Públicas, p. 11-18, abr. 2025.