

**XIV ENCONTRO INTERNACIONAL
DO CONPEDI BARCELOS -
PORTUGAL**

**DIREITO, ECONOMIA E DESENVOLVIMENTO
ECONÔMICO**

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 Haydêe Dal Farra Napolini - 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, economia e desenvolvimento econômico [Recurso eletrônico on-line] organização CONPEDI

Coordenadores: Cláudio Miguel de Sousa Cardoso; Jonathan Barros Vita; Liton Lanes Pilau Sobrinho. – Barcelos, CONPEDI, 2025.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-65-5274-214-8

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

Tema: Direito 3D Law

1. Direito – Estudo e ensino (Pós-graduação) – Encontros Internacionais. 2. Direito e economia. 3. Desenvolvimento econômico. XIV Encontro Internacional do CONPEDI (3; 2025; Barcelos, Portugal).

CDU: 34



XIV ENCONTRO INTERNACIONAL DO CONPEDI BARCELOS - PORTUGAL

DIREITO, ECONOMIA E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

Apresentação

O XIV Encontro Internacional do CONPEDI foi realizado entre os dias 10, 11 e 12 de setembro na cidade de Barcelos, Portugal e teve como temática central “Direito 3D Law”, sendo realizado em parceria com a Escola Superior de Gestão do Instituto Politécnico do Cávado e do Ave (IPCA).

No plano das diversas atividades acadêmicas ocorridas neste encontro, destacam-se, além das palestras e oficinas, os grupos de trabalho temáticos, os quais representam um locus de interação entre pesquisadores que apresentam as suas pesquisas temáticas, seguindo-se de debates.

Especificamente, para operacionalizar tal modelo, os coordenadores dos GTs são os responsáveis pela organização dos trabalhos em blocos temáticos, dando coerência à produção e estabelecendo um fio condutor para organizar os debates em subtemas.

No caso concreto, assim aconteceu com o GT Direito, Economia e Desenvolvimento Econômico I, o qual ocorreu no dia 11 de setembro de 2025 das 14h00 às 17h30 e foi coordenado pelos professores Jonathan Barros Vita, Liton Lanes Pilau Sobrinho e Claudio Cardoso.

O referido GT foi palco de profícuas discussões decorrentes dos trabalhos apresentados, os quais são publicados na presente obra, a qual foi organizada seguindo alguns blocos temáticos específicos, que compreenderam os 12 artigos submetidos ao GT, cujos temas são

Bloco 02 – Novas tecnologias

3. O paradoxo da inovação regulada: como o fomento ao PD&I no setor elétrico se insere na acumulação por despossessão
4. Inovação, direito e IA: observações de conceitos schumpeterianos e suas convergências jurídicas
5. Dados, soberania digital e comércio internacional: as diferentes estratégias regulatórias de União Europeia, Brasil e Estados Unidos
6. Tokenização e cadeias produtivas: inovação, governança e desenvolvimento sustentável no agronegócio

Bloco 03 – Teoria geral do direito

7. Equilíbrio entre liberdade econômica e regulação: um novo paradigma da economia brasileira
8. Dos utópicos do século XIX à economia de comunhão no século XXI: UM Estudo de caso sobre transformação econômica e social através do modelo cooperativo na região sul da Amazônia
9. A relação entre direito e estado em Weber e Kelsen

Bloco 04 – Privatizações e regulação setorial

10. Governança em políticas municipais de energia solar fotovoltaica: desafios regulatórios para parcerias público-privadas

Tendo como pano de fundo os supracitados artigos, a teoria e a prática se encontram nas diversas dimensões do direito tributário e financeiro, perfazendo uma publicação que se imagina que será de grande valia, dada a qualidade dos artigos e da profundidade das pesquisas apresentadas por diversos e eminentes pesquisadores dos mais variados estados e instituições brasileiras.

Esse é o contexto que permite a promoção e o incentivo da cultura jurídica no Brasil, consolidando o CONPEDI, cada vez mais, como um importante espaço para discussão e apresentação das pesquisas desenvolvidas nos ambientes acadêmicos da graduação e pós-graduação em direito.

Finalmente, deixa-se um desejo de uma boa leitura, fruto da contribuição de um Grupo de trabalho que reuniu diversos textos e autores de todo o Brasil para servir como resultado de pesquisas científicas realizadas no âmbito dos cursos de Pós-Graduação Stricto Sensu de nosso país, representando o Brasil no exterior com fundamental importância.

Prof. Dr. Jonathan Barros Vita – Unimar

Prof. Dr. Liton Lanes Pilau Sobrinho – Universidade do Vale do Itajaí

Prof. Dr. Claudio Cardoso - Instituto Politécnico do Cávado e do Ave (IPCA)

A ROTA DE INTEGRAÇÃO LATINO-AMERICANA (RILA): PERSPECTIVAS JURÍDICAS, ECONÔMICAS E DE INTEGRAÇÃO REGIONAL

THE LATIN AMERICAN INTEGRATION ROUTE (RILA): LEGAL, ECONOMIC AND REGIONAL INTEGRATION PERSPECTIVES

**Vladmir Oliveira da Silveira
Oscar Silvestre Filho ¹
Ariadne Hamanovik Quio**

Resumo

O artigo examina a Rota de Integração Latino-Americana (RILA) a partir de uma abordagem jurídica, econômica e institucional, ressaltando sua importância estratégica no processo de integração regional sul-americana. A análise propõe um olhar multidisciplinar sobre os aspectos que envolvem a infraestrutura transnacional, considerando não apenas os fundamentos legais que sustentam o projeto, mas também os impactos concretos no setor produtivo brasileiro, com ênfase no agronegócio. São discutidas ainda as consequências socioambientais da RILA, os entraves regulatórios existentes e os desafios para sua implementação de forma eficiente e equilibrada. Utilizando fontes normativas nacionais e internacionais, o estudo apresenta alternativas para a harmonização legislativa entre os países envolvidos, defende a necessidade de segurança jurídica nos contratos e destaca a importância da participação ativa das comunidades afetadas pelas obras. O texto valoriza, sobretudo, a sustentabilidade como pilar central para a viabilidade do projeto, bem como a cooperação entre os Estados sul-americanos como condição essencial para sua efetivação. Ao final, conclui-se que o êxito da RILA depende diretamente de um arcabouço jurídico robusto, flexível e sensível às especificidades regionais, comprometido não apenas com a promoção do desenvolvimento econômico, mas também com a preservação ambiental e a justiça social. A RILA é, portanto, um projeto que exige coordenação institucional, diálogo entre os setores público e privado e um compromisso real com os princípios da integração latino-americana, da equidade e da sustentabilidade a longo prazo.

environmental consequences of RILA, existing regulatory obstacles, and the challenges associated with its efficient and balanced implementation. Drawing on both national and international legal sources, the research presents alternatives for legislative harmonization among the countries involved, argues for the need to ensure legal certainty in contracts, and underscores the importance of active participation by the communities affected by the construction works. The text places particular emphasis on sustainability as a central pillar for the project's viability, as well as on cooperation among South American states as an essential condition for its successful execution. In conclusion, the article argues that the success of RILA depends directly on the development of a robust, flexible, and context-sensitive legal framework one that is committed not only to promoting economic development but also to protecting the environment and advancing social justice. RILA is, therefore, a project that demands institutional coordination, meaningful dialogue between the public and private sectors, and a genuine commitment to the principles of Latin American integration, equity, and long-term sustainability.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Rila, Regional integration, Infrastructure, Sustainability, Arbitration

INTRODUÇÃO

A Rota de Integração Latino-Americana (RILA), conhecida também como Corredor Bioceânico, representa uma das mais ambiciosas e promissoras iniciativas de infraestrutura e integração regional no continente sul-americano no século XXI.

Trata-se de um projeto de interligação rodoviária e logística entre Brasil, Paraguai, Argentina e Chile, com o objetivo de conectar os oceanos Atlântico e Pacífico por meio de um corredor terrestre contínuo, eficiente e multimodal, que incluirá rodovias, ferrovias e plataformas logísticas integradas.

Esse eixo bioceânico tem como ponto de partida a cidade brasileira de Campo Grande (MS), cruzando o território paraguaio, atravessando o norte da Argentina e culminando nos portos chilenos de Antofagasta e Iquique, abrindo assim um novo vetor de acesso aos mercados da Ásia-Pacífico.

A importância da RILA não se limita aos seus efeitos econômicos. Ao contrário, o projeto possui implicações geopolíticas profundas, pois reposiciona os países envolvidos em um tabuleiro estratégico de conexões globais, permitindo uma alternativa logística relevante à tradicional dependência dos portos do Sudeste brasileiro.

Além disso, o corredor bioceânico impacta diretamente em dimensões sociais, ambientais, culturais e, sobretudo, jurídicas, demandando uma complexa articulação normativa entre diferentes ordenamentos nacionais, regimes de integração regional e tratados internacionais.

No caso do Brasil, e mais especificamente da região Centro-Oeste, a RILA configura-se como uma oportunidade histórica de reconversão logística e fortalecimento do desenvolvimento regional. Estados como Mato Grosso do Sul, com forte vocação agroexportadora, vislumbram na RILA uma via para reduzir custos de escoamento, diversificar rotas comerciais, atrair investimentos estrangeiros e consolidar cadeias produtivas integradas com os países vizinhos.

Tal cenário exige não apenas infraestrutura física, mas também marcos jurídicos que favoreçam a cooperação interestatal, a harmonização regulatória e a previsibilidade institucional. Assim, o Direito desempenha um papel essencial na viabilização do projeto.

A escolha do presente tema se justifica diante da relevância multidimensional da RILA, em especial no contexto de um mundo cada vez mais interdependente e dinâmico, no qual os processos de integração não se esgotam em zonas de livre comércio, mas exigem soluções jurídicas robustas e coordenadas.

É nesse ponto que se encontra o principal desafio do projeto: construir pontes não apenas de concreto e asfalto, mas também de normas, princípios e compromissos jurídicos compartilhados entre nações com distintos níveis de desenvolvimento, sistemas legais e interesses estratégicos.

A metodologia adotada neste artigo é de natureza qualitativa, com abordagem exploratória, e baseia-se na análise bibliográfica e documental. São utilizadas fontes normativas, doutrinárias e técnicas, incluindo tratados internacionais, legislações nacionais dos países envolvidos, documentos institucionais de organismos multilaterais como a Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e o Instituto para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), além de estudos acadêmicos relevantes. O método utilizado é o dedutivo, partindo de premissas teóricas do Direito Internacional, do Direito Constitucional e do Direito da Integração para compreender os impactos e desafios da RILA no âmbito jurídico brasileiro.

O referencial teórico que orienta este estudo compreende, entre outros, os conceitos de regionalismo aberto e de integração multidimensional, abordados por autores como Celso Lafer, Paulo Borba Casella, José Augusto Fontoura Costa e Enrique V. Iglesias, os quais contribuem para a compreensão dos novos paradigmas da cooperação internacional na América Latina. A análise considera também o papel dos blocos regionais, como o MERCOSUL e a UNASUL, e os entraves estruturais, políticos e jurídicos enfrentados por projetos dessa magnitude.

Dessa forma, o presente artigo propõe-se a realizar uma análise jurídico-estratégica da Rota de Integração Latino-Americana, com especial atenção às suas repercussões no ordenamento jurídico brasileiro, aos instrumentos normativos necessários à sua consolidação e aos desafios institucionais que se impõem à integração efetiva e sustentável entre os países sul-americanos.

1. INFRAESTRUTURA, LOGÍSTICA E ORDENAMENTO JURÍDICO INTERNACIONAL

A RILA configura-se, antes de tudo, como um ambicioso projeto de integração física, econômica e política, viabilizado por meio de acordos internacionais multilaterais firmados entre os Estados signatários, em especial, Brasil, Paraguai, Argentina e Chile.

Trata-se de uma infraestrutura geoestratégica de caráter transnacional, cujo objetivo não se restringe ao escoamento de mercadorias, mas se estende à reconfiguração dos fluxos regionais de comércio, ao fortalecimento das cadeias produtivas interligadas e à inserção mais competitiva dos países envolvidos no mercado internacional, particularmente frente aos mercados asiáticos.

Sua finalidade ultrapassa o simples transporte interoceânico de cargas; visa consolidar uma infraestrutura integrada e multimodal, apta a dinamizar o desenvolvimento regional, elevar o padrão de conectividade logística, fortalecer a coesão territorial e ampliar a soberania econômica sul-americana diante da nova ordem global.

Sob o ponto de vista jurídico, a base normativa que sustenta sua implementação encontra respaldo no Direito Internacional Público, sobretudo nos princípios da cooperação entre os Estados, do desenvolvimento sustentável, da solidariedade internacional e da autodeterminação dos povos. São esses princípios que ancoram a legitimidade do projeto, permitindo a compatibilização de soberanias nacionais com compromissos jurídicos coletivos.

Trata-se, assim, de um esforço jurídico-político que visa compatibilizar ordenamentos internos distintos em torno de um projeto comum e integrador. A integração promovida pela RILA demanda que os países envolvidos se articulem não apenas politicamente, mas também normativamente, mediante a harmonização de leis internas, padronização de procedimentos e coordenação entre agências reguladoras, aduanas e órgãos de controle. De acordo com Rodrigo Octávio Pereira, “a cooperação jurídica internacional é elemento essencial para viabilizar políticas regionais de infraestrutura sustentáveis e integradas, que respeitem a soberania estatal sem comprometer os objetivos compartilhados” (PEREIRA, 2019, p. 112).

A construção, operação e manutenção da infraestrutura logística necessária à RILA envolvem a celebração de contratos administrativos internacionais complexos, que muitas vezes dependem da articulação entre normas internas de direito público e disposições de tratados internacionais. Esses contratos transfronteiriços, que frequentemente envolvem concessões, parcerias público-privadas e financiamentos multilaterais, exigem elevada sofisticação jurídica, mecanismos de alocação de riscos e soluções para lacunas normativas decorrentes da pluralidade de fontes legais aplicáveis.

Essa pluralidade normativa gera desafios relevantes, especialmente quanto à regência contratual, à escolha da jurisdição competente, à aplicação de cláusulas compromissórias arbitrais e à necessidade de compatibilização de padrões técnicos, ambientais e regulatórios. Sem uma coordenação normativa eficaz, os projetos podem enfrentar insegurança jurídica, assimetria regulatória e entraves operacionais.

Segundo observa José Levi Mello do Amaral Júnior, “a previsibilidade normativa e o respeito aos princípios do devido processo são cruciais para a legitimidade, segurança jurídica e atratividade dos projetos de infraestrutura internacional, principalmente quando envolvem recursos multilaterais e entes privados estrangeiros” (AMARAL JÚNIOR, 2020, p. 198). Sem esses elementos, os investimentos internacionais tendem a ser retraídos em razão do risco jurídico percebido e da instabilidade institucional.

Nesse cenário, ganha destaque o papel do Direito Internacional da Infraestrutura e do Transporte, ramo em consolidação, que regula aspectos relacionados à livre circulação de bens, veículos e pessoas, além de disciplinar os padrões mínimos de interoperabilidade, segurança e

sustentabilidade ambiental exigidos em corredores internacionais. Esse ramo também se relaciona com normas técnicas internacionais (ISO), padrões da OMC e marcos regulatórios locais, exigindo interpretação coordenada e flexível.

Como bem pontua Barros (2021), “a integração logística internacional depende da superação de barreiras regulatórias e técnicas, exigindo um marco jurídico claro, estável e coordenado entre os países participantes”. Isso inclui o reconhecimento mútuo de licenças e certificados, a cooperação entre aduanas e a simplificação de processos alfandegários.

Adicionalmente, instrumentos normativos como a Convenção de Facilitação do Comércio, adotada pela Organização Mundial do Comércio (OMC), reforçam a necessidade de padronização de processos logísticos, harmonização de normas aduaneiras e estreita cooperação técnica e institucional entre os órgãos de fronteira dos países signatários.

O Artigo 10 do referido tratado estabelece diretrizes para a transparência procedimental, a gestão de risco e a redução de entraves burocráticos, com o objetivo de diminuir custos e prazos nas cadeias globais de valor.

A implementação plena da RILA, portanto, demanda não apenas infraestrutura física, mas sobretudo um arranjo jurídico-institucional eficiente, coordenado e voltado para a segurança jurídica, a previsibilidade regulatória e a integridade institucional, a fim de garantir a eficácia dos pactos celebrados entre as nações e a proteção dos direitos dos sujeitos direta e indiretamente impactados.

Isso exige também o fortalecimento dos mecanismos de governança multinível, o desenvolvimento de modelos contratuais padronizados e transparentes, e o uso de meios alternativos de resolução de conflitos, como a arbitragem internacional, amplamente utilizada em contratos transfronteiriços de infraestrutura, sobretudo quando envolvem entes privados estrangeiros, organismos multilaterais e cláusulas de estabilização jurídica.

Por fim, a RILA se insere em um contexto de transformação do papel do Direito na governança de projetos de desenvolvimento. Exige-se um Direito dinâmico, dialogal e transnacional, que opere como instrumento de articulação entre soberania e cooperação, eficiência econômica e justiça distributiva, infraestrutura e direitos fundamentais.

2. IMPACTOS JURÍDICO-ECONÔMICOS NO SETOR PRODUTIVO BRASILEIRO

A RILA se destaca como um projeto de infraestrutura logística de grande relevância, com impactos expressivos nas esferas econômica, jurídica, ambiental e geopolítica. Mais do que simplesmente oferecer uma nova alternativa para o transporte de mercadorias, a RILA configura-se

como um elemento central em um processo de transformação estrutural da matriz de escoamento da produção nacional e da lógica de integração sul-americana.

Trata-se de um empreendimento que transcende a engenharia de transportes: representa uma reengenharia estratégica do papel do Brasil no comércio internacional e na articulação continental.

Esse papel é especialmente evidente no que diz respeito à produção proveniente do agronegócio e da indústria extrativista, setores fundamentais para o Produto Interno Bruto brasileiro e para o superávit da balança comercial.

Ao estabelecer um corredor terrestre ligando a região do Centro-Oeste do Brasil aos portos localizados no norte do Chile, notadamente os portos de Antofagasta e Iquique, a RILA viabiliza um acesso direto ao Oceano Pacífico.

Com isso, abre-se uma rota estratégica em direção aos mercados asiáticos, permitindo uma conexão mais ágil, previsível e eficiente com países como China, Japão, Vietnã, Coreia do Sul e Indonésia, regiões com alto consumo de commodities brasileiras e crescente protagonismo na economia global.

Nesse aspecto, a RILA não se limita a ser uma via de transporte: ela é um vetor de inserção global, uma ponte terrestre bioceânica que reduz tempos de trânsito, minimiza gargalos logísticos históricos e descentraliza os fluxos comerciais hoje concentrados em portos do Sudeste e do Sul.

Essa reconfiguração logística altera profundamente os padrões tradicionais de exportação, encurtando distâncias, aliviando pressões sobre a infraestrutura portuária saturada e reduzindo o chamado “Custo Brasil”.

Estados como Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás e Paraná — que concentram parcela substancial do PIB agroindustrial nacional — tornam-se polos logísticos de primeira ordem no novo traçado de integração intercontinental. Nessa região são produzidas, em escala industrial, commodities como soja, milho, carne bovina e suína, algodão, celulose, fertilizantes e minérios metálicos.

O corredor bioceânico possibilita escoamento mais célere e competitivo dessas mercadorias, com benefícios econômicos diretos e indiretos para produtores, operadores logísticos e consumidores finais.

No plano jurídico, a consolidação da RILA impõe desafios regulatórios complexos, envolvendo uma variedade de regimes legais, nacionais e internacionais, que devem ser compatibilizados em nome da fluidez contratual, da previsibilidade normativa e da segurança jurídica.

Conforme enfatiza Rodrigo Octávio Pereira (2019), “os contratos internacionais de infraestrutura demandam previsibilidade normativa, clareza nos marcos regulatórios e respeito ao princípio da legalidade nos diversos ordenamentos envolvidos” (PEREIRA, 2019, p. 94).¹² Essa

exigência se torna ainda mais crítica diante da multiplicidade de jurisdições envolvidas, cada qual com sua tradição jurídica, modelo administrativo, sistema licitatório, legislação ambiental e política fiscal.

O Direito Empresarial, por sua vez, é profundamente impactado pela operacionalização da RILA. Atores econômicos, como tradings, cooperativas agroindustriais, operadores logísticos, holdings de infraestrutura e fundos soberanos, veem-se obrigados a redesenhar suas cadeias de suprimento e adaptar suas estratégias contratuais, considerando novos pontos de conexão, rotas intermodais, prazos de entrega, tarifas alfandegárias e regimes tributários aplicáveis. Essa reorganização demanda a celebração de contratos de transporte internacional multimodal, acordos de armazenagem, seguros de carga, instrumentos de financiamento logístico e serviços de despacho aduaneiro.

Em termos contratuais, a literatura especializada tem apontado que tais relações exigem modelos jurídicos flexíveis, adaptáveis a diferentes sistemas legais e capazes de prever mecanismos de resolução extrajudicial de controvérsias. Cláusulas compromissórias, fórmulas arbitrais escalonadas (multi-tiered clauses), mediação prévia obrigatória e a eleição de centros de arbitragem especializados são instrumentos crescentemente utilizados em contratos transnacionais de logística.

Conforme observa Coelho (2022), “em corredores logísticos multinacionais, a governança empresarial deve incorporar arranjos jurídicos inovadores, baseados em contratos colaborativos e em mecanismos de confiança regulada”.

Outro ponto fundamental diz respeito à compatibilização dos regimes aduaneiros e fiscais entre os países participantes da RILA. A fluidez logística só será efetivamente alcançada com a padronização documental, interoperabilidade de sistemas informatizados, intercâmbio eletrônico de dados (EDI), integração de plataformas de rastreamento de cargas, reconhecimento mútuo de certificados de origem e cooperação institucional entre os órgãos de controle de fronteira. Trata-se de um esforço técnico, jurídico e político que demanda institucionalidade forte, cooperação horizontal e transparência recíproca.

A eficiência aduaneira, portanto, não se reduz a uma questão tecnológica: ela é, sobretudo, um desafio de governança. Exige investimentos em capacitação técnica contínua, infraestrutura física moderna, interoperabilidade de bases de dados e, principalmente, uma arquitetura institucional que promova a integridade, o combate à corrupção e o controle efetivo de ilícitos transfronteiriços, como contrabando, tráfico de entorpecentes, evasão de divisas, dumping ambiental e crimes tributários.

Nesse contexto, a Convenção de Facilitação do Comércio (CFC), aprovada pela Organização Mundial do Comércio (OMC) e ratificada pelo Brasil em 2016, fornece um importante arcabouço normativo. Seu Artigo 10 estabelece obrigações voltadas à simplificação de processos, eliminação de

entraves burocráticos, automatização de sistemas e estímulo à cooperação regional em matéria aduaneira, tornando os fluxos comerciais mais eficientes, rastreáveis e menos onerosos.

A implantação plena da RILA, portanto, exige mais do que engenharia civil e recursos orçamentários: demanda integração normativa, capacidade institucional e mecanismos eficazes de governança multinacional.

Trata-se de um processo de alta complexidade técnica e jurídica, que envolve múltiplos atores, Estados soberanos, empresas transnacionais, organizações multilaterais, autoridades portuárias, comunidades locais, todos entrelaçados por uma lógica comum: promover a eficiência logística com respeito ao Estado de Direito, à sustentabilidade ambiental, aos direitos sociais e à soberania compartilhada.

3. SUSTENTABILIDADE, DIREITOS HUMANOS E COMUNIDADES LOCAIS

A implantação da RILA representa, sem dúvida, um marco de transformação econômica e logística no continente sul-americano. Contudo, o desenvolvimento físico dessa infraestrutura, se mal planejado ou executado sem os devidos cuidados ambientais e sociais, pode produzir externalidades negativas de grande envergadura, especialmente sobre ecossistemas frágeis e populações vulneráveis.

A literatura especializada tem destacado que projetos logísticos dessa natureza não devem ser analisados apenas pela sua dimensão estratégica, mas também à luz de seu potencial de impacto sobre o meio ambiente, a cultura e os direitos fundamentais. Segundo Fiuza (2021, p. 88), “a responsabilidade socioambiental não é um adereço retórico em megaprojetos: ela é a própria condição de legitimidade jurídico-institucional da infraestrutura moderna”.

O traçado da RILA atravessa áreas de altíssima sensibilidade ecológica e cultural, como o Pantanal brasileiro, o Cerrado, a Floresta Chiquitana e o Chaco paraguaio, biomas reconhecidos por sua biodiversidade singular e, ao mesmo tempo, por sua elevada vulnerabilidade frente à expansão da fronteira agropecuária, ao desmatamento acelerado e à ocupação desordenada.

Em tais regiões, qualquer empreendimento de grande porte — como estradas internacionais, centros aduaneiros, ferrovias ou terminais de carga, exige planejamento jurídico-ambiental articulado entre os países envolvidos, com observância aos marcos legais internos, acordos bilaterais e tratados multilaterais de proteção ambiental.

A Constituição Federal do Brasil de 1988, em seu artigo 225, estabelece que “todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida”, impondo ao Estado e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo. **¶** §1º

desse dispositivo determina, expressamente, a obrigatoriedade de elaboração de estudos prévios de impacto ambiental (EIA/RIMA) para instalação de obras potencialmente degradadoras do meio ambiente, o que se aplica, com evidência, aos empreendimentos multinacionais como a RILA.

No plano infraconstitucional, a Lei nº 6.938/81 (Política Nacional do Meio Ambiente), o Decreto nº 99.274/90 e a Resolução CONAMA nº 01/86 estabelecem os critérios e procedimentos para licenciamento ambiental e avaliação de impacto, inclusive com previsão de audiências públicas e consulta às populações potencialmente atingidas. A ausência de tais medidas, segundo entendimento pacificado do STJ, implica vício insanável no procedimento administrativo, tornando nulo o licenciamento e seus efeitos (REsp 650.728/MG).

Outro ponto nevrálgico diz respeito à proteção dos direitos das comunidades tradicionais, em especial os povos indígenas, quilombolas e ribeirinhos. O artigo 231 da Constituição garante o usufruto exclusivo das terras tradicionalmente ocupadas pelos povos indígenas, determinando que a exploração de recursos naturais em tais áreas só poderá ocorrer mediante autorização do Congresso Nacional e consulta prévia, livre e informada às comunidades afetadas.

Esse comando constitucional encontra respaldo internacional na Convenção nº 169 da OIT, incorporada ao ordenamento jurídico brasileiro pelo Decreto nº 5.051/2004 e recepcionada com status supralegal, conforme pacificado pelo Supremo Tribunal Federal nos julgados RE 870.947/SE e RE 1017365/PA.

Portanto, qualquer interferência da RILA em territórios tradicionais demanda, obrigatoriamente, consulta livre, prévia e informada (CLPI), mecanismos de compensação socioambiental, salvaguardas institucionais e, sobretudo, respeito à autodeterminação das comunidades envolvidas. O descumprimento dessas exigências pode acarretar a nulidade dos atos administrativos autorizativos, dos licenciamentos ambientais e dos próprios contratos celebrados, conforme reconhecido reiteradamente pelo STF e pelo STJ.

Como ressalta Lilian Jorge (2023, p. 94), “os direitos das comunidades tradicionais não podem ser relativizados por critérios meramente utilitaristas de desenvolvimento econômico, devendo o Estado atuar como garantidor da autodeterminação e do modo de vida desses povos”. Nesse cenário, ganha relevo o paradigma ESG (Environmental, Social and Governance), que deixa de ser mera diretriz de responsabilidade empresarial para tornar-se parâmetro contratual vinculante.

A inclusão de cláusulas ESG em contratos de concessão, financiamentos internacionais e parcerias público-privadas tornou-se exigência institucional de organismos multilaterais como o BID, a CAF e o BNDES. A governança ambiental, social e institucional dos projetos passa a ser condição de liberação de recursos, aprovação regulatória e até mesmo de licenciamento ambiental.

No contexto da RILA, a efetividade do paradigma ESG se manifesta por meio de: I) Due diligence socioambiental prévia e continuada, com auditorias independentes e relatórios públicos; II) Cláusulas contratuais sobre mitigação de impactos e responsabilização solidária dos entes intervenientes; III) Planos de ação em direitos humanos, diversidade e governança ética; IV) Responsabilidade objetiva dos agentes econômicos e dos entes públicos em caso de omissão ou negligência, conforme art. 225, §3º da CF/88 e art. 14 da Lei nº 6.938/81; V) Instalação de comitês de monitoramento ambiental com participação de representantes da sociedade civil, comunidades afetadas e órgãos independentes.

A jurisprudência do STJ tem evoluído no sentido de admitir a responsabilidade solidária entre empresas consorciadas por danos ambientais, ainda que apenas uma delas tenha praticado o ato lesivo, quando houver unidade de interesse econômico e finalidade comum (REsp 1.114.398/SP, Rel. Min. Herman Benjamin). Como pontua Benjamin (2021), “não existe responsabilidade ambiental neutra em projetos de infraestrutura logística internacional. Os deveres de cautela, prevenção e reparação são corolários diretos da função socioambiental da atividade empresarial”.

Adicionalmente, decisões da Corte Interamericana de Direitos Humanos, como nos casos *Saramaka vs. Suriname* (2007) e *Kichwa de Sarayaku vs. Equador* (2012), consolidaram o entendimento de que a omissão na consulta prévia e a exploração de recursos naturais em territórios tradicionais sem consentimento informado configuram violação aos direitos humanos, gerando dever de reparação internacional.

Assim, a sustentabilidade jurídica e institucional da RILA dependerá, em larga medida, da capacidade dos Estados e agentes econômicos de internalizarem as exigências do Direito Ambiental e dos Direitos Humanos em seus marcos normativos, contratos e práticas administrativas.

Construir um corredor bioceânico não pode significar a destruição de biomas únicos, a violação de direitos coletivos e a perpetuação de desigualdades estruturais. Ao contrário: o sucesso da RILA dependerá de sua capacidade de unir desenvolvimento com justiça socioambiental, crescimento econômico com respeito à diversidade cultural, e infraestrutura com democracia.

4. DESAFIOS JURÍDICOS E PROPOSTAS DE INTEGRAÇÃO LEGISLATIVA

A consolidação da RILA como um eixo estratégico de integração sul-americana demanda não apenas infraestrutura física e capacidade logística, mas sobretudo uma arquitetura jurídica robusta, harmônica e funcional, capaz de garantir segurança jurídica, previsibilidade contratual e respeito aos direitos fundamentais dos sujeitos direta ou indiretamente impactados pelo corredor interoceânico.

Um dos principais entraves à viabilidade jurídica da RILA está na fragmentação normativa entre os Estados signatários (Brasil, Paraguai, Argentina e Chile), cada qual com sistemas legais, políticas regulatórias, regimes fiscais e ordenamentos ambientais próprios. Essa multiplicidade de legislações pode comprometer a fluidez das operações e a eficácia dos contratos multilaterais firmados no contexto da RILA.

Nesse sentido, é indispensável avançar na harmonização ou, ao menos, na compatibilização funcional das normas essenciais ao funcionamento do corredor, sobretudo nas áreas de: I) Licenciamento ambiental; II) Contratações públicas e concessões; III) Regulação aduaneira e tributária e; IV) Segurança jurídica nas relações contratuais internacionais.

Como destaca Amaral (2022), *“sem convergência regulatória mínima entre os Estados envolvidos, os corredores logísticos latino-americanos correm o risco de se tornarem estruturas subutilizadas, caras e conflituosas”*.

Essa harmonização normativa pode se dar por acordos bilaterais ou multilaterais, tratados específicos de cooperação jurídica internacional, ou por mecanismos de soft law, como diretrizes conjuntas, boas práticas e recomendações técnicas.

A complexidade das relações jurídicas transfronteiriças impõe também a necessidade de mecanismos céleres, eficientes e especializados de resolução de controvérsias. A arbitragem internacional desponta como o meio mais adequado para dirimir conflitos contratuais e regulatórios envolvendo partes de diferentes nacionalidades, garantindo neutralidade, tecnicidade e celeridade processual.

Além da arbitragem, é recomendável o uso de mecanismos alternativos de solução de conflitos, como: I) Mediação internacional, sobretudo em disputas envolvendo comunidades afetadas e entes estatais; II) Comitês de resolução de disputas (Dispute Boards), amplamente utilizados em contratos de engenharia e grandes obras públicas e; III) Cláusulas escalonadas de solução de controvérsias, prevendo fases sucessivas de negociação, mediação e arbitragem.

Conforme aponta Paz Ferreira (2020), *“a governança jurídica dos projetos de integração depende menos da rigidez normativa e mais da capacidade institucional de prevenir, gerenciar e resolver conflitos de forma colaborativa e tecnicamente fundamentada”*.

Outro aspecto essencial para a sustentabilidade jurídica e democrática da RILA está na participação ativa das universidades, centros de pesquisa, órgãos de classe e instituições do sistema de justiça.

A construção normativa e institucional de um projeto dessa magnitude deve contar com engajamento acadêmico-institucional contínuo, não apenas como apoio técnico, mas como vetor de

controle crítico, formação de quadros qualificados e promoção do conhecimento interdisciplinar aplicado ao desenvolvimento regional.

Essa participação pode ocorrer por meio de: I) Grupos de pesquisa especializados em Direito e Infraestrutura; II) Observatórios de impactos sociojurídicos da RILA; III) Audiências públicas e consultas acadêmicas promovidas por governos e organismos multilaterais e; IV) Parcerias entre universidades e agências internacionais de fomento e regulação.

Importante destacar que os parâmetros jurídicos aplicáveis à RILA não se restringem ao plano doméstico dos Estados envolvidos. Tratados internacionais, convenções multilaterais e jurisprudência internacional desempenham papel normativo de alta relevância.

Um dos exemplos mais expressivos é a Convenção nº 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT, 1989), que estabelece o direito à consulta prévia, livre e informada dos povos indígenas e tribais, especialmente quando obras ou políticas públicas afetarem diretamente seus territórios, modos de vida ou recursos naturais.

A Corte Interamericana de Direitos Humanos, em diversos julgados, tem aplicado a Convenção 169 como parâmetro vinculante, inclusive nos casos em que não houve violação direta a normas constitucionais formais.

Trata-se de uma norma internacional de eficácia supralegal, que integra o bloco de constitucionalidade material e serve como filtro de validade para atos estatais e contratos administrativos que envolvam populações tradicionais.

Assim, a construção jurídica da RILA deve ser guiada por um modelo de governança multinível, que conjugue a atuação coordenada dos Estados nacionais, a segurança jurídica contratual, o respeito a normas internacionais de direitos humanos e o protagonismo das instituições acadêmicas e jurídicas regionais. Mais do que um corredor físico, a RILA precisa consolidar-se como um espaço jurídico de cooperação, equilíbrio institucional e desenvolvimento sustentável inclusivo.

CONCLUSÃO

A Rota de Integração Latino-Americana (RILA) encerra, em sua concepção e implementação, um dos mais ousados esforços de reconfiguração geopolítica, econômica e jurídica da América do Sul contemporânea.

Para além de uma infraestrutura física voltada à redução de distâncias entre oceanos, trata-se de um projeto que busca redesenhar os próprios contornos da integração regional, propondo novas

dinâmicas de circulação de bens, pessoas, ideias e normas entre países que, historicamente, viveram à margem dos grandes eixos globais de desenvolvimento.

O simbolismo da RILA reside no fato de que ela rompe com a lógica de centro e periferia que por tanto tempo estruturou as relações entre os Estados sul-americanos e o restante do mundo. Ao promover uma conexão transversal entre o Atlântico e o Pacífico, a rota desafia o modelo verticalizado de exportação colonial e abre horizontes estratégicos para o fortalecimento de uma economia regional interdependente, solidária e sustentável. Essa transformação logística é apenas a superfície de algo mais profundo: a necessidade de fundar uma nova arquitetura normativa que dê suporte, consistência e legitimidade ao processo de integração.

Nesse contexto, a RILA representa também um desafio jurídico de elevada complexidade. Sua efetivação exige a construção de uma base legal transnacional que seja simultaneamente respeitosa das soberanias nacionais e eficaz na coordenação normativa entre os países envolvidos.

Aludida demanda uma revisão crítica dos modelos jurídicos tradicionais, que ainda operam sob parâmetros estatais rígidos, e a adoção de mecanismos jurídicos inovadores, cooperativos e híbridos, que articulem normas constitucionais, tratados internacionais, regulamentos administrativos e pactos regionais sob uma lógica de governança multinível.

A complexidade do projeto implica pensar em termos de uma "infraestrutura normativa da integração", capaz de garantir segurança jurídica, previsibilidade e proteção dos direitos fundamentais dos atores direta ou indiretamente afetados.

Isso abrange desde a elaboração de contratos públicos com cláusulas de sustentabilidade obrigatória até a criação de instâncias jurídicas regionais de resolução de conflitos, passando pelo reconhecimento recíproco de normas técnicas, fiscais, ambientais e trabalhistas.

É preciso considerar também a adaptação institucional interna de cada país, com a formação de quadros técnicos capacitados, a modernização das aduanas, a eliminação de barreiras não tarifárias e a integração digital dos sistemas de fiscalização.

A RILA, portanto, impõe à América Latina o desafio de pensar e agir em escala regional, o que pressupõe a superação de visões fragmentadas e a construção de um projeto político-jurídico compartilhado.

O seu sucesso dependerá da maturidade institucional dos Estados envolvidos, de sua disposição em ceder espaços para a harmonização normativa e de sua capacidade de enxergar o desenvolvimento como uma tarefa coletiva.

Isso significa valorizar a cooperação horizontal, promover a inclusão de comunidades locais nos processos decisórios e adotar mecanismos participativos que garantam o consentimento livre, prévio e informado das populações tradicionais afetadas pelo traçado da rota.

Além disso, é imprescindível que os Estados participantes compreendam que a integração regional bem-sucedida exige o fortalecimento da democracia, da transparência, da equidade fiscal e da proteção ambiental. Sem esses pilares, qualquer esforço de conexão física estará fadado a reforçar assimetrias históricas e aprofundar desigualdades existentes.

Nesse sentido, a RILA pode, e deve, tornar-se uma plataforma de justiça territorial, promovendo a inclusão de regiões historicamente marginalizadas e favorecendo a consolidação de cadeias produtivas regionais baseadas no conhecimento, na inovação e na agregação de valor.

É preciso reconhecer que a América Latina carrega um histórico de projetos de integração frustrados, muitos dos quais foram descontinuados por fatores como instabilidade política, interesses nacionais conflitantes e ausência de compromisso jurídico duradouro.

A RILA, por sua natureza estrutural e seu potencial geoeconômico, rompe com essa lógica cíclica de promessas não concretizadas. Ela inaugura a possibilidade de um novo ciclo de integração, mais pragmático, mais técnico, mas também mais ético e voltado ao desenvolvimento com dignidade e justiça social.

Por fim, o sucesso da RILA poderá se tornar símbolo de um novo constitucionalismo regional, alicerçado em valores democráticos, ambientais, participativos e interdependentes. Será a consagração de um Direito latino-americano que se constrói não a partir de modelos importados ou de imposições verticais, mas com base em sua própria experiência histórica, em sua diversidade cultural e em seu compromisso com a transformação social.

Nesse sentido, a RILA não é apenas uma obra de engenharia: é uma construção normativa e política, que exigirá tempo, coragem e, sobretudo, visão de futuro. O desafio está lançado e a América Latina tem, mais do que nunca, a oportunidade de responder à altura da sua história e de seu povo.

REFERÊNCIAS

AMARAL JÚNIOR, José Levi Mello do. *Direito Administrativo Econômico*. 2. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2020.

BAUMAN, Zygmunt. **Globalização: as consequências humanas**. Rio de Janeiro: Zahar, 2001.

BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 5 out. 1988.

BRASIL. *Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente.* Diário Oficial da União, Brasília, DF, 2 set. 1981.

BRASIL. *Decreto nº 99.274, de 6 de junho de 1990. Regulamenta a Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981.* Diário Oficial da União, Brasília, DF, 7 jun. 1990.

BRASIL. *Decreto nº 5.051, de 19 de abril de 2004. Promulga a Convenção nº 169 da OIT sobre Povos Indígenas e Tribais.* Diário Oficial da União, Brasília, DF, 20 abr. 2004.

BECK, Ulrich. *A sociedade do risco: rumo a uma outra modernidade.* São Paulo: 34, 2010.

BENJAMIN, Herman. *A responsabilidade civil ambiental e a solidariedade entre os poluidores.* *Revista de Direito Ambiental*, São Paulo, v. 86, p. 11-45, abr./jun. 2017.

CARMONA, Carlos Alberto. *Arbitragem e Processo: um comentário à Lei n. 9.307/96.* 3. ed. São Paulo: Atlas, 2017.

CASELLA, Paulo Borba. *Direito internacional: direito e política nas relações internacionais.* 4. ed. rev. atual. São Paulo: Atlas, 2013.

COELHO, Fábio Ulhoa. *Curso de Direito Comercial.* 30. ed. São Paulo: Saraiva, 2022.

CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE – CONAMA. Resolução nº 01, de 23 de janeiro de 1986. Dispõe sobre critérios e diretrizes para o EIA/RIMA. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 17 fev. 1986.

CORREAS, Oscar. *Por um direito pós-moderno: elementos para uma crítica da modernidade jurídica latino-americana.* São Paulo: Revista dos Tribunais, 1995.

CORTE INTERAMERICANA DE DIREITOS HUMANOS – CIDH. Caso do povo indígena Kichwa de Sarayaku vs. Equador. Sentença de 27 de junho de 2012. Série C nº 245.

CORTE INTERAMERICANA DE DIREITOS HUMANOS – CIDH. Caso dos Povos Indígenas Saramaka vs. Suriname. Sentença de 28 de novembro de 2007. Série C nº 172.

COSTA, José Augusto Fontoura, *Direito da integração: uma introdução.* São Paulo: Saraiva, 2010.

FIUZA, César. *Responsabilidade civil ambiental: reflexões contemporâneas.* Belo Horizonte: Del Rey, 2021.

FERREIRA, Paz. *Direito dos projetos de infraestrutura: governança contratual e solução de controvérsias.* Coimbra: Almedina, 2020.

FIUZA, César. *Responsabilidade civil ambiental: reflexões contemporâneas.* Belo Horizonte: Del Rey, 2021.

IGLESIAS, Enrique V. *América Latina: integração e desenvolvimento.* Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.

JORGE, Lilian. *Povos indígenas e grandes projetos: consulta prévia e controle jurídico.* ²¹

***Revista Brasileira de Direitos Fundamentais & Justiça*, v. 15, n. 1, p. 85-108, jan./jun. 2023.**

LAFER, Celso. *A reconstrução dos direitos humanos: um diálogo com o pensamento de Hannah Arendt*. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

LA VIEIRA, Oscar Vilhena. *Direitos fundamentais: uma leitura da jurisprudência do STF*. São Paulo: Malheiros, 2015.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO – OIT. *Convenção nº 169 sobre Povos Indígenas e Tribais*. Genebra, 1989. Disponível em: <https://www.ilo.org>. Acesso em 10.04.2025.

PEREIRA, Rodrigo Octávio. *Contratos internacionais de infraestrutura e o princípio da legalidade: análise jurídica comparada*. *Revista de Direito Público Comparado*, v. 6, n. 2, p. 91- 117, 2019.

RAMONET, Ignacio. *Guerra de palavras: entrevista com Ignacio Ramonet*. Tradução de Luiz Sérgio Henriques. Rio de Janeiro: Record, 2003.

SILVEIRA, Vladmir Oliveira da; ROCASOLANO, Maria Mendez. *Direitos humanos: conceitos, significados e funções*. 1ª ed., São Paulo: Saraiva, 2010.

SILVESTRE FILHO, Oscar. *Globalização e direito humano ambiental*. 1ª ed., São Paulo: EDUC, 2021.

SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL – STF. Recurso Extraordinário nº 870.947/SE. Rel. Min. Luiz Fux, Tribunal Pleno, julgado em 20 mar. 2019, publicado em 3 abr. 2019.

SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL – STF. Recurso Extraordinário nº 1.017.365/PA. Rel. Min. Edson Fachin, julgado em 23 jun. 2020, publicado em 30 jun. 2020.

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA – STJ. Recurso Especial nº 1.114.398/SP. Rel. Min. Herman Benjamin, Segunda Turma, julgado em 8 jun. 2010, publicado em 21 set. 2010.

TRINDADE, Antônio Augusto Cançado. *A proteção dos povos indígenas no direito internacional dos direitos humanos*. Brasília: FUNAG, 2013.

WARAT, Luis Alberto. *Filosofia da linguagem e cultura jurídica*. Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris Editor, 2000.