

**O PAPEL DO DIREITO
TRIBUTÁRIO NA
CONSOLIDAÇÃO DAS
ROTAS DE INTEGRAÇÃO
SUL-AMERICANA:
DESAFIOS FISCAIS DO
CORREDOR RODOVIÁRIO
BIOCEÂNICO BRASIL-CHILE
(RILA)**

THE ROLE OF TAX LAW IN THE CONSOLIDATION OF SOUTH AMERICAN
INTEGRATION ROUTES: FISCAL CHALLENGES OF THE BRAZIL-CHILE BI-
OCEANIC HIGHWAY CORRIDOR (RILA)

Ciências Sociais Aplicadas • 01/05/2026

REGISTRO DOI: [10.70773/revistatopicos/777619251](https://doi.org/10.70773/revistatopicos/777619251)

Aldo Almeida Nunes Filho¹

Geovani Silva de Souza²

RESUMO

O presente artigo analisa o papel do direito tributário na consolidação das rotas de integração sul-americana, com ênfase nos desafios fiscais decorrentes da bitributação no âmbito do corredor rodoviário bioceânico Brasil-Chile. A pesquisa parte do pressuposto de que a tributação internacional exerce influência decisiva sobre a efetividade das políticas de integração regional, especialmente quando se trata de incentivar o comércio transfronteiriço e a circulação de bens e serviços. A partir de uma abordagem qualitativa e bibliográfica, fundamentada em doutrinas clássicas e contemporâneas, artigos científicos e tratados internacionais, o estudo busca compreender de que modo os acordos para evitar a dupla tributação podem contribuir para a segurança jurídica e a competitividade econômica dos países envolvidos. A análise comparativa entre os tratados firmados pelo Brasil com Chile, Argentina e Paraguai revela diferenças significativas quanto ao alcance das cláusulas de residência, estabelecimento permanente e métodos de eliminação da dupla tributação, evidenciando que o Brasil ainda apresenta limitações em relação às práticas tributárias mais modernas adotadas pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE). Conclui-se que a superação da bitributação é condição essencial para o fortalecimento do corredor rodoviário bioceânico, visto que a harmonização fiscal e a adoção de mecanismos de cooperação tributária internacional representam instrumentos estratégicos para o desenvolvimento regional e para a consolidação de uma integração econômica mais equitativa e efetiva na América do Sul.

Palavras-chave: bitributação; corredor rodoviário bioceânico Brasil-Chile; direito tributário internacional; integração regional.

ABSTRACT

This article analyzes the role of tax law in the consolidation of South American integration routes, with an emphasis on the fiscal challenges arising from double taxation within the context of the Brazil–Chile bi-oceanic highway corridor. The research is based on the premise that international taxation has a decisive influence on the effectiveness of regional integration policies, especially when it comes to encouraging cross-border trade and the movement of goods and services. Using a qualitative and bibliographic approach—grounded in classical and contemporary legal doctrines, scientific articles, and international treaties—the study seeks to understand how double taxation avoidance agreements can contribute to legal certainty and economic competitiveness among the countries involved. A comparative analysis of the treaties signed by Brazil with Chile, Argentina, and Paraguay reveals significant differences regarding the scope of residence clauses, permanent establishment, and methods of eliminating double taxation. These differences highlight that Brazil still faces limitations in comparison to the more modern tax practices adopted by the Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD). The study concludes that overcoming double taxation is an essential condition for strengthening the bi-oceanic highway corridor, as fiscal harmonization and the adoption of international tax cooperation mechanisms represent strategic tools for regional development and for consolidating more equitable and effective economic integration in South America.

Keywords: double taxation; Brazil–Chile bi-oceanic highway corridor; international tax law; regional integration.

INTRODUÇÃO

A integração regional sul-americana representa uma das mais relevantes estratégias de desenvolvimento e inserção internacional dos países do continente, especialmente em um cenário global cada vez mais competitivo e interdependente. Desde meados do século XX, diferentes iniciativas têm buscado fortalecer os laços políticos, econômicos e jurídicos entre as nações da região, promovendo não apenas o comércio intrarregional, mas também a construção de uma identidade cooperativa capaz de reduzir as históricas desigualdades estruturais. Dentro desse contexto, as rotas de integração física, como o corredor rodoviário bioceânico (CRB)³ Brasil-Chile, assumem papel central, ao materializar o ideal de uma América do Sul conectada, produtiva e economicamente integrada.

A gênese da integração sul-americana está ligada à necessidade de superar o isolamento geográfico e as limitações logísticas impostas pelo modelo de desenvolvimento voltado à exportação de produtos primários. No pós-Segunda Guerra Mundial, surgiram as primeiras tentativas institucionais de aproximação entre os países do continente, motivadas pela busca de autonomia econômica e pelo fortalecimento das relações comerciais internas. A criação da Associação Latino-Americana de Livre Comércio (ALALC), em 1960, foi um marco nesse processo, seguida pela Associação Latino-Americana de Integração (ALADI), em 1980, que introduziu maior flexibilidade e possibilitou a celebração de acordos parciais e bilaterais. Posteriormente, o Tratado de Assunção, de 1991, instituiu o Mercado Comum do Sul (MERCOSUL), consolidando o mais ambicioso projeto de integração econômica da região. O bloco buscava não apenas a eliminação de barreiras tarifárias, mas também a coordenação de políticas macroeconômicas e a promoção da integração produtiva entre os Estados-membros.

Contudo, como observa Teodorovicz (2021), a integração latino-americana tem sido marcada por um caráter predominantemente intergovernamental, com baixo grau de supranacionalidade. Isso significa que as decisões dependem essencialmente da vontade política dos governos nacionais e da capacidade administrativa de cada país, o que limita a eficácia de políticas comuns, especialmente em temas sensíveis como a harmonização tributária e aduaneira. Ainda assim, a integração regional tem evoluído de maneira significativa, ampliando-se para novas dimensões, como a infraestrutura, a energia e a logística, que passaram a compor o núcleo das chamadas rotas de integração física.

A virada do século XXI trouxe uma nova compreensão sobre o papel da infraestrutura na integração continental. Com a criação da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), em 2000, os países passaram a adotar uma perspectiva territorial da integração, priorizando eixos logísticos capazes de conectar áreas produtivas, reduzir custos de transporte e aumentar a competitividade internacional. Entre esses eixos, o corredor rodoviário bioceânico Brasil–Chile, também chamado de Eixo de Capricórnio, tornou-se um dos projetos mais estratégicos, uma vez que ligará o Porto de Santos (SP) ao Porto de Antofagasta (Chile), cruzando o Paraguai e o norte da Argentina, e permitirá ao Brasil acesso direto ao Pacífico — porta de entrada para o mercado asiático.

No entanto, a integração física por si só não garante a efetiva integração econômica. A circulação de mercadorias e serviços entre países distintos pressupõe coordenação normativa e institucional, sobretudo no campo tributário. Como destaca Schoueri (2020), “a ausência de coordenação tributária e aduaneira compromete a

neutralidade das operações e aumenta os custos da integração”. Na América do Sul, a diversidade dos regimes fiscais, a ausência de acordos bilaterais de bitributação e as diferenças de tratamento entre empresas nacionais e estrangeiras criam um ambiente de insegurança jurídica e sobreposição tributária, que inibe o investimento e dificulta a plena utilização das rotas de integração (FÉLIX; NUNES FILHO; AQUINO, 2024).

O caso do corredor rodoviário bioceânico ilustra com clareza essa realidade. A iniciativa exige não apenas a construção de estradas, pontes e portos, mas também a criação de um regime fiscal coordenado, que assegure previsibilidade e equidade tributária. Nesse caminho, a bitributação, entendida como a incidência simultânea de tributos equivalentes sobre o mesmo fato gerador por dois ou mais Estados, surge como um dos principais obstáculos à consolidação dessa rota. De acordo com Torres (2018), “a bitributação internacional atua como desincentivo à integração econômica, afastando investimentos e reduzindo a eficiência dos fluxos comerciais”.

Além disso, a inexistência de tratados de bitributação entre os países diretamente envolvidos no corredor — especialmente Brasil e Paraguai — expõe os agentes econômicos a uma dupla carga fiscal e à falta de mecanismos de compensação, prejudicando a competitividade da rota. Essa realidade evidencia que a integração tributária é condição necessária para o êxito da integração física e econômica. O direito tributário, portanto, não é um componente acessório, mas um elemento estruturante da governança regional, que define as regras do jogo para a circulação de bens, serviços e capitais.

Por outro lado, o processo de integração sul-americana também oferece uma oportunidade ímpar de repensar o papel da tributação na promoção do desenvolvimento. Ao harmonizar normas, simplificar procedimentos e criar regimes de cooperação fiscal, os países podem reduzir custos, ampliar investimentos e consolidar um modelo de crescimento conjunto. (AMORIM; NUNES FILHO, 2024). Como observa Xavier (2019), o direito tributário internacional, quando orientado pela cooperação, “atua como instrumento de justiça fiscal e de eficiência econômica”, promovendo a integração sem comprometer a autonomia dos Estados.

Nesse sentido, as rotas de integração física, tal como o corredor rodoviário bioceânico Brasil–Chile — são também rotas jurídicas, que exigem uma arquitetura tributária capaz de sustentar a interconectividade entre sistemas fiscais diversos. A efetividade dessa integração dependerá, portanto, da capacidade dos Estados de avançar na construção de um ambiente jurídico e fiscal previsível, equilibrado e competitivo.

Diante dessa perspectiva, o presente estudo propõe-se a analisar o papel do direito tributário na consolidação das rotas de integração sul-americana, com foco nos desafios fiscais da bitributação no corredor rodoviário bioceânico Brasil-Chile. Parte-se da premissa de que a infraestrutura só cumpre seu papel integrador quando acompanhada por um marco jurídico-tributário cooperativo, que garanta a neutralidade fiscal e incentive o comércio entre os países. Assim, a próxima seção abordará o nexo entre integração regional e tributação internacional.

1. INTEGRAÇÃO REGIONAL: O CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCÊANICO COMO VETOR DE DESENVOLVIMENTO

A integração regional na América do Sul constitui um procedimento em permanente construção, que visa superar as limitações determinadas por fronteiras nacionais, disparidades econômicas e assimetrias normativas.

Historicamente, a integração latino-americana esteve associada a projetos de cunho econômico e político, sendo o Mercado Comum do Sul (MERCOSUL) e a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) demonstrações mais concretas dessa tentativa de aproximação entre Estados. Nessa conjuntura, o corredor rodoviário bioceânico Brasil-Chile, também intitulado Rota de Integração Latino-Americana (RILA), representa um dos esforços mais audaciosos de conexão física, administrativa e normativa do continente, constituindo-se em verdadeiro vetor de desenvolvimento regional.

O corredor bioceânico do eixo de capricórnio busca interligar o oceano atlântico ao pacífico através de via terrestre, conectando o porto estuarino de Santos, localizado no estado de São Paulo, aos portos chilenos de Antofagasta, Mejillones e Iquique, trespessando o Paraguai e o norte da Argentina. O projeto detém extensão aproximada de 2.400 km e integra um conjunto de ações coordenadas sob o auxílio do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e da IIRSA, com vistas à promoção do desenvolvimento regional sustentável e à integração produtiva entre países (SOUZA; GUIMARÃES, 2022, p. 112). Ainda, de acordo com o Plano Mestre Regional de Integração e Desenvolvimento do corredor rodoviário bioceânico, idealizado com recursos do BID, a RILA intenta não apenas dirimir custos logísticos, mas também impulsionar cadeias produtivas locais, atrair investimentos e

fortalecer a cooperação institucional entre os países envolvidos (SETLOG-MS, 2023).

Nessa senda, José Eduardo Faria observa que “ a integração regional é um fenômeno jurídico, econômico e político que exige, além de infraestrutura física, a compatibilização das ordens normativas nacionais” (FARIA, 2018, p. 219). Essa constatação ilustra o caráter multidimensional da integração, revelando a necessidade da demanda simultânea de políticas públicas coordenadas, governança multinível e mecanismos de harmonização fiscal. O direito internacional tributário, nesse prisma, assume papel relevante, uma vez que a circulação de bens, capitais e serviços entre jurisdições distintas gera inevitavelmente impasses de bitributação e competência fiscal concorrente.

Além disso, Jeferson Teodorovicz (2018, p.63), expõe que “a harmonização tributária internacional na América Latina encontra-se em estágio embrionário, marcada por tensões entre a soberania e integração”. Partindo disso, é nítido que diferentemente da União Europeia, onde a harmonização fiscal avançou com base em diretrizes vinculantes, na América do Sul predomina uma lógica intergovernamental de cooperação voluntária, circunstância que dificulta a uniformização normativa. Ainda assim, projetos como a RILA podem funcionar como catalisadores de aproximação institucional, especialmente se acompanhados por tratados bilaterais ou multilaterais de não bitributação e por políticas fiscais convergentes.

No contexto da consonância normativa para a ideal integração sul-americana, bem como ao funcionamento do corredor integrativo, Priscila Yumiko Sakamoto (2013, p. 97) reforça essa ideia ao analisar

os limites da harmonização fiscal no MERCOSUL. Segundo a autora, “a ausência de um sistema efetivo de controle antievasão e de coordenação tributária regional impede que o processo integracionista alcance patamares de integração profunda”. Aplicada ao CRB, essa concepção preconiza que, sem ferramentas de coordenação fiscal entre Brasil, Paraguai, Argentina e Chile, o projeto poderá gerar vantagens logísticas, mas também custos tributários desproporcionais, comprometendo sua finalidade econômica.

O aspecto geopolítico do projeto também merece atenção. Segundo Bitencourt e Vargas López de Mesa (2021, p.78), “o corredor bioceânico altera significativamente as dinâmicas territoriais e econômicas das regiões fronteiriças, gerando expectativas de crescimento, bem como de reconfiguração fiscal institucional”. No caso brasileiro, especificamente do eixo de capricórnio, municípios como Porto Murtinho, localizado no estado de Mato Grosso do Sul, tende a se transformar em polos aduaneiros, carecendo de nova estrutura fiscal e administrativa para lidar com o aumento do fluxo de mercadorias e serviços. Essa realidade evidencia a interdependência entre integração física e normativa.

Ademais, a efetividade da RILA depende tanto da infraestrutura física quanto da simplificação dos regimes aduaneiros e tributários, devendo-se priorizar a interoperabilidade de sistemas e a eliminação de barreiras fiscais. Nesse caminho, Nunes e Delgado (2023, p. 154) afirmam que “a reforma tributária interna, se conduzida de forma isolada, pode romper a coerência regional e criar novos espaços de bitributação ou distorções competitivas”. Assim, é fundamental que os países do corredor adotem políticas fiscais coordenadas, de modo

a evitar sobreposição de tributos e garantir segurança jurídica aos operadores econômicos.

Do ponto de vista jurídico, a integração regional implica repensar os fundamentos da soberania fiscal. Conforme Rui Manuel Moura Ramos (2008, p. 34), “a integração econômica pressupõe a limitação voluntária da soberania tributária, na medida em que os Estados abrem mão de parte de sua autonomia em prol de um interesse comum de desenvolvimento e estabilidade”. Essa concepção aplica-se integralmente à RILA: a efetividade do corredor depende da disposição dos países envolvidos em harmonizar normas, reconhecer créditos fiscais recíprocos e evitar a dupla tributação de rendas ou mercadorias.

No plano interno, a doutrina brasileira tem salientado que a Constituição Federal de 1988, ao prever a cooperação entre entes federativos e a celebração de tratados internacionais (art. 4º, IX), abre espaço para uma política tributária de integração regional (CARRAZZA, 2021, p. 147). Entretanto, tal potencial ainda não foi plenamente explorado em políticas de inserção regional, o que reforça a necessidade de repensar o papel do direito tributário como instrumento de desenvolvimento estratégico.

Do ponto de vista econômico, o corredor rodoviário bioceânico tem potencial de reduzir o custo logístico para o escoamento de produtos do Centro-Oeste brasileiro para os mercados do pacífico. Essa redução pode impulsionar a competitividade das exportações agrícolas e minerais, além de atrair novos investimentos em infraestrutura e indústria de base. No entanto, tais ganhos podem ser neutralizados se os custos fiscais permanecerem elevados ou

imprevisíveis, o que reforça a importância de um ambiente tributário coordenado.

Dessa forma, a integração regional promovida pelo corredor rodoviário bioceânico deve ser compreendida sob duas dimensões complementares: a infraestrutura física, que garante conectividade e mobilidade, e a infraestrutura normativa, que assegura segurança jurídica e coerência tributária. Sem esta última, a primeira torna-se ineficaz. Conforme sintetiza Teodorovicz (2018, p. 94), “a verdadeira integração regional não se constrói apenas com rodovias e pontes, mas com tratados, confiança institucional e convergência normativa”.

Em conclusão, o corredor bioceânico Brasil-Chile representa não apenas uma rota de transporte interoceânica, mas um laboratório jurídico de integração regional, no qual se testam os limites e as possibilidades de uma política fiscal coordenada na América do Sul. O desafio da bitributação surge, portanto, como elemento central na consolidação dessa rota. A superação desse obstáculo dependerá da capacidade dos Estados de formular instrumentos de harmonização tributária, de aprimorar a cooperação aduaneira e de construir uma governança multinível capaz de conciliar soberania e interdependência. Apenas sob essas condições o corredor bioceânico poderá efetivar sua vocação de vetor de desenvolvimento e de integração latino-americana.

2. O PAPEL DO DIREITO TRIBUTÁRIO NA CONSOLIDAÇÃO DAS ROTAS DE INTEGRAÇÃO

A integração regional sul-americana, conforme mencionado anteriormente, demanda mais do que a construção de

infraestrutura física ou o estreitamento das relações comerciais entre os Estados. Exige, igualmente, uma harmonização normativa e institucional que reduza barreiras jurídicas e promova a previsibilidade das relações econômicas entre os países. Nesse prisma, o direito tributário desponta como uma das ferramentas mais relevantes para a consolidação das rotas de integração, notadamente no que tange à eliminação da bitributação e à criação de um ambiente fiscal propício ao investimento e à circulação de bens e serviços.

Segundo Carvalho (2018), o tributo é não apenas uma expressão de soberania estatal, mas também um instrumento de política econômica, capaz de estimular comportamentos e fomentar o desenvolvimento. A tributação, portanto, assume uma bifuncionalidade: ao mesmo tempo em que assegura recursos para o Estado, pode ser utilizada como meio de integração e fortalecimento econômico entre países que compartilham objetivos comuns. Nesse ínterim, o corredor rodoviário bioceânico Brasil-Chile, eixo estratégico que conecta o atlântico ao pacífico, cruzando Brasil, Paraguai, Argentina e Chile, constitui exemplo concreto de como a infraestrutura e o direito tributário se entrelaçam para a efetivação de um projeto de integração regional.

A efetividade desse corredor, contudo, depende de uma arquitetura tributária que minimize as distorções e os custos fiscais incidentes sobre as operações internacionais. Segundo Lobo Torres (2020, p. 155), a função integradora do Direito Tributário manifesta-se na capacidade do sistema fiscal de “compatibilizar soberanias econômicas distintas sem sufocar o livre fluxo de capitais e mercadorias”. Em outras palavras, enquanto a integração física é viabilizada por obras de infraestrutura e acordos logísticos, a

integração normativa é garantida por mecanismos tributários que evitem a dupla tributação e certifiquem tratamento isonômico entre membros econômicos dos diferentes países.

Sob esse viés, a literatura especializada reconhece que a harmonização tributária é elemento essencial para a consolidação de blocos econômicos regionais. Na União Europeia, por exemplo, o processo de integração foi impulsionado por políticas fiscais coordenadas, que eliminaram a bitributação. Esse modelo demonstra que a redução de barreiras tributárias é condição para o fortalecimento de cadeias produtivas transnacionais.

Na América do Sul, contudo, a consolidação de mecanismos semelhantes ainda se encontra em estágio inicial. O MERCOSUL, criado em 1991, avançou na eliminação de tarifas alfandegárias, mas não logrou implementar uma política tributária unificada. A ausência de um marco fiscal comum provoca assimetrias que afetam diretamente os fluxos logísticos do continente. Como ressalta o Instituto de Pesquisa Econômica (2018), “as diferenças na carga tributária e na estrutura fiscal entre os países sul-americanos dificultam a integração econômica e elevam os custos operacionais das rotas logísticas transfronteiriças”.

No cenário do corredor bioceânico, que atravessa quatro jurisdições distintas, a falta de coordenação tributária pode gerar custos fiscais adicionais, comprometendo a competitividade da rota. A redução de barreiras fiscais e burocráticas podem diminuir os custos logísticos de exportação para o mercado asiático, reforçando o papel do corredor como vetor de desenvolvimento.

Além disso, o direito tributário, ao ser orientado pelos princípios da neutralidade e eficiência, pode tornar-se um agente promotor do desenvolvimento e da integração regional. A harmonização de regimes fiscais contribui para a criação de um ambiente econômico previsível e atrativo ao investimento produtivo, condição indispensável para o êxito do corredor bioceânico Brasil-Chile.

De acordo com Lobo Torres (2020, p. 241), a tributação justa deve “promover a competitividade e o equilíbrio entre as nações, evitando que as normas fiscais sirvam de barreira ao desenvolvimento”. Essa perspectiva é primordial em um cenário de integração, onde a cooperação substitui a competição tributária predatória. Outrossim, a redução da bitributação favorece a formalização das atividades econômicas e o aumento da arrecadação a longo prazo, fortalecendo o papel do Estado como promotor do bem-estar coletivo.

Nessa toada, o direito tributário deve ser compreendido não apenas como um conjunto de normas de arrecadação, mas como instrumento de política de integração regional, capaz de induzir comportamentos econômicos alinhados ao desenvolvimento e à cooperação entre os povos. A construção do corredor rodoviário bioceânico requer, portanto, não só pontes e rodovias, mas também estruturas jurídicas e fiscais que conectem os sistemas tributários dos países envolvidos, garantindo segurança, previsibilidade e equidade.

Assim, a consolidação das rotas de integração sul-americana dependerá da capacidade dos Estados de compatibilizar suas soberanias fiscais em prol de um objetivo comum, o fortalecimento econômico e social da região. O direito tributário, ao assumir essa

função coordenadora, torna-se peça fundamental na promoção de um modelo de integração que transcenda fronteiras e aproxime os países por intermédio da cooperação normativa e do desenvolvimento compartilhado.

3. DESAFIOS FISCAIS E A BITRIBUTAÇÃO NAS ROTAS SUL-AMERICANAS

A bitributação internacional, ou dupla tributação, constitui um dos entraves fiscais centrais nos processos de integração econômica transnacional. Em linhas gerais, bitributação ocorre quando um mesmo fato gerador é tributado por dois ou mais Estados, gerando uma sobreposição fiscal que pode desencorajar o comércio, investimento e o desenvolvimento regional. Nas palavras de Leandro Paulsen (2023, p. 187) a expressão bitributação “designa a tributação instituída por dois entes políticos sobre o mesmo fato gerador”.

Ademais, na literatura especializada, distingue-se entre bitributação jurídica e econômica, a primeira ocorre quando idênticos contribuinte, objeto, imposto e período tributário, as chamadas “quatro identidades”, teoria disseminada por Herbert Dorn⁴, onde são cobrados por mais de um Estado, ao passo que a segunda se dá quando há incidência múltipla em diferentes estágios econômicos ou sobre diferentes agentes, ainda que o imposto recaia só uma vez sobre o mesmo objeto econômico.

No contexto do corredor bioceânico Brasil-Chile, que conecta regiões produtoras do Brasil até portos chilenos no pacífico, a bitributação torna-se um risco concreto para agentes econômicos, exportadores, transportadores, investidores e prestadores de serviço que operam transnacionalmente. Isso porque essas atividades

envolvem fluxos de renda, de royalties, de estabelecimento permanente, definição de residência fiscal, e prestadores de serviço que podem estar sujeitos à tributação tanto no país fonte como no de residência.

Para que se compreenda o fenômeno, é útil recorrer à doutrina de direito tributário internacional, que trata dos instrumentos jurídicos usados para evitá-lo ou mitigá-lo. Os tratados para evitar dupla tributação, em suas versões bilaterais ou multilaterais, são o principal desses instrumentos, tendo em vista que visam distribuir competências tributárias entre os Estados contratantes, definir conceitos como residente, estabelecimento permanente, beneficiário efetivo, royalties, juros, dividendos, além de evitar que normas domésticas sejam usadas para ampliar bases tributáveis indevidamente. A doutrina de Eduardo Salomão Neto (2003) salienta que um ponto central destes tratados é justamente o critério da residência como elemento de conexão para determinar a quem cabe tributar determinados rendimentos.

No que se refere ao Brasil, há tratados firmados com diversos países para evitar bitributação e prevenir evasão fiscal, que expõem definições de residente, pessoa ou Estado contratante, normas relativas a estabelecimento permanente, royalties, tratamento de fundos de pensão, procedimentos amigáveis entre administrações fiscais, e intercâmbio de informações.

Do ponto de vista conceitual, a definição de residente é crucial porque determina qual Estado pode tributar determinados rendimentos, se a pessoa ou entidade for residente em um Estado contratante, esse Estado poderá tributar rendimentos mundiais, enquanto o Estado da fonte pode reter tributação sobre

rendimentos que lá se originam (juros, royalties, dividendos). A definição equivocada ou ambígua pode gerar bitributação ou litígios interpretativos. O conceito de estabelecimento permanente é igualmente frágil, tal fator delimita quando uma empresa estrangeira opera de forma estável em um Estado alienígena, de modo que possa ser tributada, além de regras internas do ente de residência.

No contexto do corredor bioceânico do eixo de capricórnio, esses preceitos têm implicações práticas consideráveis. Primeiro, no que concerne ao fluxo de mercadorias e serviços - empresas exportadoras ou transportadoras que operam em ambos os países poderão suportar retenções na fonte no país onde se inicia o fluxo, mas também tributação sobre o lucro remanescente no país de residência. Se o tratado não contiver mecanismos claros de crédito tributário ou isenção, ou de limitação de taxas de retenção, o custo aumentado pode reduzir competitividade dos produtos exportados ou mitigar os potenciais ganhos do corredor.

Segundamente, em investimentos diretos transnacionais, a título de exemplo, estabelecimentos logísticos, armazéns, filiais ou unidades produtivas ao longo da rota, a presença de estabelecimento permanente devidamente delimitado significa que esses ativos fixos em território estrangeiro estarão sujeitos à tributação local, além da tributação no país de residência, salvo disposição expressa do tratado para evitar duplicidade ou conceder crédito. Nesse ínterim, é nítido que, anteriormente a criação de tais definições, a falta de homogeneidade nestes conceitos fomentava insegurança jurídica, com investidores calculando cenários de bitributação ou evitando estruturar atividades em certas jurisdições por temor de carga tributária excessiva.

Em seguida, o corredor bioceânico também envolve interesse de diferentes níveis de governo, inclusive subnacional - estados ou províncias - e autoridades aduaneiras, de transporte, infraestrutura. Mesmo que o tratado bilateral trate apenas de imposto de renda nacional, diferenças nas legislações estaduais ou regionais sobre taxas, incentivos fiscais ou regulações concernentes ao comércio podem gerar efeitos fiscais indiretos que se combinam com bitributação.

Outra questão importante é que, mesmo com tratados, persistem riscos residuais de bitributação, quando as normas internas de um Estado impõem tributos sobre rendimentos já tributados no outro Estado e o tratado ou protocolo não prevê mecanismo de compensação ou crédito adequado, ou quando há lacunas interpretativas. Nesse caminho, há também, risco de formas de elisão ou abuso de tratados "*treaty shopping*"⁵ se os conceitos de beneficiário efetivo forem insuficientes, além da possibilidade de evasão fiscal.

Em conclusão, a bitributação no contexto do corredor bioceânico representa tanto um desafio jurídico-tributário como uma oportunidade de fortalecer os instrumentos do direito tributário internacional. Se tratados contra à bitributação no âmbito do corredor rodoviário Brasil-Chile forem bem implementados e complementados por políticas fiscais internas coerentes e regimes de incentivos regionais, o corredor poderá se consolidar não só como rota física de transporte, mas como eixo de desenvolvimento econômico, dirimindo custos fiscais, aumentando competitividade e promovendo cooperação regulatória.

4. BREVE SITUAÇÃO DOS ACORDOS DE NÃO BITRIBUTAÇÃO NO ÂMBITO DO CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO BRASIL-CHILE

A bitributação internacional permanece um dos obstáculos centrais à fluidez dos fluxos comerciais e de investimento entre Estados, exigindo que o direito internacional e os ordenamentos internos articulem mecanismos eficazes de prevenção e remediação.

Nessa seara, a tributação sobre a renda das pessoas jurídicas (IRPJ) revela-se um dos principais pontos de cautela para empresas que operam de forma integrada em múltiplas jurisdições. A problemática surge em virtude do risco de dupla ou múltipla tributação da mesma renda, decorrente da sobreposição de competências fiscais. O Brasil, a título de exemplo, adota o princípio da tributação da renda mundial das empresas residentes, enquanto países como Paraguai e Argentina podem exercer sua soberania tributária sobre os lucros gerados em seus territórios, com base na existência de um “estabelecimento permanente”⁶. Essa convergência de regimes fiscais distintos estabelece a necessidade de análise criteriosa dos tratados internacionais e dos critérios de alocação de lucros, de modo a evitar a bitributação e assegurar o cumprimento das obrigações fiscais em cada país abrangido.

Outrossim, no tocante aos impostos sobre o consumo de bens e serviços, como o imposto sobre circulação de mercadorias e serviços (ICMS) no Brasil e o imposto sobre valor agregado (IVA) - ou o equivalente, nos demais países do MERCOSUL, observa-se uma emaranhada teia de incidências tributárias sobre operações transfronteiriças. A circulação de mercadorias entre Brasil, Paraguai, Argentina e Chile pode propiciar diversas exigências fiscais sobre o

mesmo fato gerador, sobretudo quando ocorrem atividades intermediárias de desembaraço aduaneiro, armazenagem ou desmembramento de carga. A inexistência de um regime plenamente harmonizado de não cumulatividade entre esses países amplia o risco de tributação em cascata e de perda de créditos fiscais, caracterizando-se como um dos maiores impasses à integração econômica regional. (NUNES FILHO, 2019)

Ainda, os tributos específicos incidentes sobre combustíveis e o uso da infraestrutura viária, como a contribuição de intervenção no domínio econômico (CIDE) e o imposto sobre produtos industrializados (IPI) no Brasil, além de impostos internos equivalentes nos demais países, representam uma faixa adicional de complexidade fiscal.

Assim, no comparativo entre os acordos firmados pelo Brasil com Chile e Argentina, salientando que não há acordo em vigor com o Paraguai, convém primeiro acentuar que os dois instrumentos seguem a lógica clássica das convenções-modelo, concebidas pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), ao definirem residência fiscal, estabelecimento permanente, regras sobre rendimentos passíveis de retenção na fonte (juros, dividendos, royalties) e mecanismos de cooperação administrativa. No entanto, existem diferenças relevantes, tanto de estrutura quanto de atualização normativa, que impactam diretamente a previsibilidade fiscal para operadores do corredor. À vista disso, nas próximas subseções serão delineadas uma sucinta análise da situação dos acordos⁷ para evitar a bitributação entre o Brasil e os demais países componentes do corredor rodoviário do eixo de capricórnio.

4.1. Brasil – Argentina

Na Argentina, a competência tributária é dividida pelo Estado Nacional e pelas Províncias, apesar de a concentração de poder tributário se consolidar no primeiro, o segundo obtém uma parte da arrecadação estatal. Nesse caminho, conforme Karen Steuer (2019) o sistema de alocação de impostos é denominado de sistema de compartilhamento de receita tributária federal (*coparticipación federal*), onde o Governo Federal realiza a cobrança do imposto de renda, bem como dos impostos sobre bens pessoais, sobre valor agregado e dos impostos indiretos.

O acordo para evitar a bitributação e combater a evasão fiscal entre Brasil e Argentina, primeiramente, é mais antigo em sua gênese normativa e foi consolidado por decreto de promulgação (Decreto nº 87.976), inicialmente assinado em 1980, contando também com protocolo de emenda posterior, em 21 de julho de 2017, que visa ajustar exceções e métodos de aplicação.

Em termos práticos, a convenção com a Argentina contém cláusulas típicas sobre estabelecimento permanente e divisão de direitos sobre rendimentos, estabelecendo parâmetros cristalinos para a distribuição de competências tributárias, com destaque para a adoção do método de créditos para eliminação da bitributação.

No que tange ao transporte internacional, o artigo 8º do acordo atribui a tributação dos lucros exclusivamente ao Estado de residência da empresa, disposição que se mostra essencial para as empresas de transporte rodoviário que operam no eixo. Ademais, as alíquotas limitadas na fonte sobre dividendos (10% ou 15%), juros (15%) e royalties (10% ou 15%) representam avanço significativo em

relação à legislação interna, reduzindo o custo do capital e da tecnologia nas operações transfronteiriças.

No entanto, apesar dos avanços trazidos pelo protocolo, em decorrência das diferenças estruturais entre os sistemas tributários dos dois países e da inexistência de uma harmonização no campo do MERCOSUL, o acordo ainda apresenta redações menos aderentes às evoluções conceituais recentes, como a definição mais estrita de beneficiário efetivo ou dispositivos contra *treaty shopping*. Tal distinção tende a importar bastante para investimentos logísticos e operações de prestação de serviços que atravessam fronteiras, pois versões mais antigas dos tratados podem exigir interpretações administrativas extensivas ou medidas internas compensatórias para assegurar neutralidade fiscal.

Além disso, a conceituação e a comprovação do estabelecimento permanente, definição central para determinar a competência tributária, permanecem como fontes recorrentes de controvérsia, especialmente diante das peculiaridades operacionais do transporte internacional de cargas, que envolve paradas técnicas e depósitos temporários em múltiplas jurisdições.

Por fim, a limitação do objetivo do acordo à tributação sobre a renda, sem contemplar impostos indiretos como o ICMS e o IVA, restringe sua eficácia na eliminação integral da bitributação econômica incidente sobre operações logísticas no corredor rodoviário bioceânico. Assim, embora o acordo bilateral represente um avanço significativo no campo da cooperação fiscal internacional, sua efetividade plena depende da atualização constante de seus protocolos e da coordenação normativa regional que assegure

tratamento tributário equitativo às atividades produtivas transfronteiriças.

4.2. Brasil – Chile

O tratado entre Brasil e Chile, celebrado originalmente em 2001 e promulgado pelo Governo Federal em 2003, recebeu um protocolo de alteração, assinado em 2022 e ratificado pelo senado brasileiro em 2025, cujo texto moderniza definições cruciais como residência, beneficiário efetivo, estabelecimento permanente e fortalece o intercâmbio de informações e procedimentos de cooperação entre administrações fiscais, buscando reduzir lacunas interpretativas que historicamente geram litígios e custos residuais de dupla tributação.

Do ponto de vista comparativo, o protocolo Brasil-Chile de 2022/2025 apresenta um avanço técnico relevante, ao modernizar conceitos, atualizar trechos com o escopo de elucidar a quem é considerado como pessoa ou residente do Estado contratante, tributação de fundos de pensão, definição de estabelecimento permanente, royalties, impossibilidade de ampliação da base tributária, tratamento concedido a membros de missões diplomáticas e ampliar o procedimento cooperativo — fato que, em tese, reduz os riscos de retrocesso interpretativo e de sobrecarga tributária para operadores transnacionais. Em contraste, tratados mais antigos, como no caso dos pactuados com a Argentina, carecem de atos complementares para alcançar o mesmo grau de previsibilidade prática.

No entanto, a mera existência de cláusulas técnicas modernas não elimina integralmente o risco de bitributação. A doutrina alerta para três problemas residuais: (1) assimetria de interpretação entre

administrações fiscais, que pode gerar retenções na fonte acompanhadas de tributação no país de residência; (2) lacunas nos métodos de eliminação da dupla tributação (diferenças entre método creditório e método de isenção aplicados domesticamente); e (3) procedimentos administrativos lentos que deixam contribuintes expostos a cobranças simultâneas enquanto se buscam soluções por via diplomática ou administrativa (BENEVIDES, 2012; SALOMÃO NETO, 2023). Essas fragilidades são especialmente prejudiciais em contextos como o do corredor integrativo, onde o custo fiscal imediato pode comprometer a competitividade esperada com a redução de distâncias e tempo de escoamento.

Como consequência prática, o desenho ideal para acomodar as necessidades do corredor bioceânico combina a adoção e a atualização dos tratados bilaterais com medidas domésticas e administrativas, isto é, o ajuste claro sobre limites de retenção na fonte para operações típicas de transporte e logística; previsão expressa de créditos fiscais ou isenções quando o tratado permitir; e fortalecimento de centros de cooperação técnica entre administrações fiscais regionais para agilizar procedimentos e troca de informações. Além disso, cláusulas anti-abuso e definições rigorosas de beneficiário efetivo são essenciais para evitar que estruturas artificiais capturem benefícios do tratado sem que a atividade econômica substancial ocorra nos entes contratantes.

4.3. Brasil – Paraguai

No cenário Brasil e Paraguai, não há acordo contra bitributação em vigor. Embora o Brasil liste o Paraguai entre os países com os quais celebrou acordos para evitar a bitributação ou com os quais mantém negociações nessa direção, verifica-se que, até o momento,

não há tratado amplo e em vigor especificamente entre os dois para fins de eliminação de dupla tributação de renda. A convenção para evitar a dupla tributação assinada em torno dos anos 2000 e aprovada internamente no início dos anos 2003, não foi ratificada pelos Estados.

Nesse prisma, essa lacuna jurídica compromete a previsibilidade fiscal para agentes econômicos que atuam entre nações e, no contexto de integração rodoviária, representa um freio à mobilidade de capitais e ao investimento com segurança tributária.

Em segundo lugar, a ausência de um instrumento robusto bilateral de dupla tributação entre Brasil e Paraguai revela um descompasso institucional significativo frente à agenda de cooperação fiscal internacional que o Brasil tem promovido. No caso paraguaio, esse compromisso estrutural permanece aquém do ideal - o Paraguai possui uma rede muito limitada de tratados para evitar dupla tributação, e isso inclui a ausência de uma convenção com o Brasil.

Em termos práticos, isso significa que empresas brasileiras que estabelecem operações no Paraguai ou paraguaias que se expandem para o Brasil enfrentam risco fiscal acrescido, seja por imposição simultânea de tributos em ambas as jurisdições, seja por incerteza relativa à compensação de créditos tributários ou à definição de termos comuns, como no caso de estabelecimento permanente.

Em terceiro lugar, no contexto do corredor rodoviário bioceânico Brasil-Chile e das rotas de integração, a inexistência de um tratado eficaz entre Brasil e Paraguai assume consequências práticas que vão além da mera tributação corporativa, por exemplo, o

planejamento logístico entre os dois países e os investimentos em infraestrutura dependem de clareza fiscal e de segurança regulatória. A operação de fluxos de trânsito, transporte, movimentação de bens, e serviços interligados pode se deparar com custos fiscais adicionais ou com burocracias administrativas que poderiam ser mitigadas por um regime bilateral de bitributação. Assim, a formalização de um acordo adequado serviria não apenas para reduzir a carga fiscal sobre os agentes econômicos, mas também para fortalecer a integração regional, reduzindo barreiras tributárias e promovendo um ambiente mais favorável à mobilidade de capitais e à cooperação internacional.

Outrossim, do ponto de vista de desafios e perspectivas, urge sublinhar que a ratificação ou negociação de um tratado entre Brasil e Paraguai, harmonizável com os padrões internacionais, poderia funcionar como elemento catalisador para a consolidação do eixo de capricórnio. Isso exigiria que ambos os países ajustem sua legislação interna, definam mecanismos de troca de informações, estabeleçam normas anti-abuso e prevejam procedimentos de resolução de conflitos. Ainda que o Brasil mantenha a lista de países com os quais possui esse tipo de tratativa, o Paraguai encontra-se ainda em estágio embrionário de rede de acordos.

Portanto, inserir esse instrumento no arcabouço do corredor rodoviário bioceânico implicaria superar desafios institucionais, reforçar a cooperação fiscal e fomentar um ambiente jurídico-tributário que sustente efetivamente a integração econômica, comercial e rodoviária na América do Sul. Tal medida visaria tratar da dupla tributação sobre a renda, bem como da cooperação aduaneira e ao combate à evasão fiscal, pensando nas particularidades da

fronteira tríplice – Brasil, Paraguai e Argentina – mas também dos fluxos logísticos naquela região.

Por fim, em síntese, os acordos contra a bitributação entre o Brasil e os componentes do eixo de capricórnio evidencia avanços e lacunas. O protocolo recente com o Chile apresenta posição vantajosa para mitigar bitributação no âmbito do corredor rodoviário bioceânico, enquanto os instrumentos com Argentina e Paraguai demandam atenção continuada, mediante ratificações, ajustes e acordos administrativos, de modo a alcançar o mesmo nível de segurança jurídica. A superação definitiva do risco de dupla tributação no corredor dependerá, porém, não só da qualidade textual dos tratados, mas da capacidade operacional das administrações fiscais, da harmonia entre normas internas, inclusive subnacionais, e da existência de mecanismos céleres de resolução de controvérsias que protejam operadores e incentivem investimento e comércio transfronteiriço.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A consolidação das rotas de integração sul-americana, em especial o corredor rodoviário bioceânico do eixo de capricórnio, manifesta-se como um dos mais significativos projetos contemporâneos de articulação regional. O propósito de interligar o oceano atlântico ao pacífico através de infraestrutura física, aduaneira e tributária representa não apenas um avanço físico, mas uma redefinição das bases jurídicas e econômicas da cooperação entre os países-membros envolvidos. Nesse caminho, o direito tributário porta papel central, pois a eficiência fiscal é elemento determinante para a solidificação de um ambiente econômico integrado, competitivo e juridicamente seguro.

Ao longo do estudo, observou-se que a integração regional na América do Sul ainda enfrenta impasses notáveis, sobretudo no que se refere à fragmentação normativa e à ausência de ferramentas que impeçam a dupla tributação sobre operações internacionais. A ausência de um regime harmonizado de tributação internacional gera insegurança jurídica, onera as cadeias produtivas e reduz a atratividade de investimentos estrangeiros diretos. Portanto, a superação desses obstáculos exige um esforço conjunto entre os Estados, com o escopo de promover a coordenação fiscal, a previsibilidade normativa e a justiça tributária entre as partes.

O direito tributário, enquanto expressão da soberania estatal, deve, ao mesmo tempo, dialogar com a realidade da interdependência econômica global. O processo de integração demanda que os sistemas tributários nacionais sejam capazes de coexistir de modo harmônico, garantindo a arrecadação estatal sem inviabilizar o comércio e os investimentos transfronteiriços. Essa compatibilização entre autonomia fiscal e integração regional constitui o ponto de equilíbrio para o desenvolvimento das rotas econômicas da América do Sul.

O corredor bioceânico Brasil-Chile suscita como um caso estratégico dessa necessidade de compatibilização. Isso pelo motivo de que, ao conectar o centro-oeste brasileiro aos portos chilenos, o corredor não se limita a um empreendimento físico, trata-se de uma iniciativa que implica o redesenho de fluxos comerciais e de competências tributárias. A inexistência de acordos de não bitributação entre determinados países do trajeto, como o Brasil e o Paraguai, impõe custos adicionais às operações e compromete a efetividade do projeto. Nessas condições, a harmonização tributária não é apenas

recomendável, mas imprescindível à viabilidade prática da integração.

Do ponto de vista metodológico, a análise do tema permite inferir que a integração fiscal deve ser compreendida como um processo gradual e cooperativo. A experiência internacional demonstra que a eliminação da bitributação constitui uma das primeiras etapas na consolidação de blocos econômicos. Assim ocorreu na União Europeia e em outras regiões que buscaram equilibrar a soberania tributária com a fluidez das relações econômicas. A América do Sul, no entanto, ainda se encontra em uma fase intermediária desse processo, marcada por acordos bilaterais isolados e ausência de um marco jurídico uniforme.

É nesse cenário que se insere a necessidade de aprimoramento dos acordos de não bitributação existentes e da criação de novos instrumentos. A inexistência de um tratado de não bitributação entre Brasil e Paraguai é um exemplo emblemático de lacuna jurídica que precisa ser superada. Essa ausência produz um vácuo normativo que afeta diretamente a circulação de bens, serviços e capitais entre as duas economias, tornando o corredor menos eficiente sob o ponto de vista fiscal. Para além da questão arrecadatória, o problema incide sobre a competitividade regional e sobre a capacidade de atrair investimentos externos destinados à infraestrutura.

A superação dessas limitações requer um modelo de governança tributária regional que valorize a cooperação técnica entre administrações fiscais, a troca de informações e a padronização de conceitos jurídicos. Os Estados signatários do corredor deveriam buscar a criação de um comitê fiscal permanente, voltado à

identificação de conflitos de competência e à formulação de propostas de harmonização de alíquotas, regimes e benefícios tributários. Essa governança não eliminaria a soberania fiscal dos Estados, mas a conduziria para um plano de desenvolvimento conjunto, em que a tributação fosse instrumento de integração e não de entrave.

Outrossim, é essencial repensar o papel dos acordos de bitributação à luz da economia contemporânea, caracterizada por transações digitais, prestação de serviços intangíveis e cadeias produtivas multinacionais. Os modelos tradicionais de convenções tributárias, inspirados nos moldes da OCDE, ainda se mostram limitados quando aplicados ao contexto sul-americano, no qual predomina a assimetria entre as economias e a diversidade de regimes fiscais. Torna-se necessário desenvolver instrumentos adaptados à realidade regional, capazes de equilibrar a proteção da base tributária dos Estados com a fluidez dos fluxos comerciais e de investimentos.

Em termos práticos, a adoção de dispositivos de crédito tributário recíproco, a delimitação clara da residência fiscal das empresas e a definição uniforme de lucros e rendimentos são medidas que podem minimizar os efeitos da dupla tributação. Da mesma forma, a simplificação dos procedimentos aduaneiros e a utilização de tecnologias digitais para o controle fiscal integrado constituem passos necessários para a eficiência e a transparência das relações tributárias entre os países envolvidos.

Por outro lado, do ponto de vista teórico, as conclusões indicam que a harmonização tributária é um processo que transcende o mero ajuste de alíquotas ou bases de cálculo. Trata-se, na verdade, de um

movimento de convergência de princípios, valores e finalidades que fundamentam a tributação no espaço regional. A justiça fiscal, a neutralidade tributária e a segurança jurídica são pilares que devem orientar a formulação de políticas tributárias integradas, de modo que os tributos cumpram função de incentivo ao desenvolvimento e não de obstáculo à integração.

Sob a ótica do desenvolvimento social, a integração tributária regional também se revela como instrumento de redução das desigualdades econômicas, ao eliminar distorções e sobreposições tributárias, cria-se um ambiente mais previsível e competitivo, capaz de atrair investimentos e promover a diversificação produtiva. Esse é um passo indispensável para que o corredor bioceânico cumpra seu papel de vetor de desenvolvimento, beneficiando não apenas os grandes exportadores, mas também as pequenas e médias empresas que operam nas zonas fronteiriças e que dependem de regras claras e estáveis para sua expansão.

Do ponto de vista institucional, cabe destacar que o fortalecimento da integração tributária depende da capacidade dos Estados de dialogar e de construir soluções compartilhadas. A problemática não está apenas na criação de tratados, mas na efetiva implementação de suas normas. É urgente investir em capacitação técnica, em modernização administrativa e em interoperabilidade entre os sistemas fiscais. A tecnologia, especialmente no âmbito da digitalização de processos e da inteligência artificial aplicada à fiscalização, pode ser um elemento facilitador dessa integração, promovendo maior transparência e reduzindo custos de conformidade para os contribuintes.

É igualmente importante considerar que o avanço da integração tributária não significa homogeneização absoluta das legislações. Cada Estado conserva suas peculiaridades econômicas, sociais e fiscais, devendo preservar a flexibilidade necessária para adaptar as normas às suas realidades internas. No entanto, a existência de parâmetros mínimos comuns, especialmente quanto à definição de renda, lucro e residência fiscal, nas relações entre Estados carentes de acordos, é condição indispensável para a estabilidade e previsibilidade do sistema regional.

Em síntese, a consolidação das rotas de integração sul-americanas, com destaque para o corredor rodoviário bioceânico Brasil-Chile, depende de um esforço político e jurídico de harmonização tributária. O direito tributário, nesse contexto, deixa de ser mero instrumento arrecadatório e passa a atuar como eixo estruturante da integração econômica. O fortalecimento dos acordos de não bitributação, a criação de novos instrumentos bilaterais e multilaterais e a formação de mecanismos de governança fiscal conjunta constituem as medidas mais urgentes e eficazes para o avanço desse processo.

Portanto, as conclusões deste estudo apontam para a necessidade de uma mudança de paradigma. A tributação deve ser compreendida como um vetor de integração, e não como obstáculo. É imprescindível que os Estados envolvidos no corredor bioceânico adotem uma postura cooperativa, baseada na confiança mútua e na busca por soluções jurídicas equilibradas. A criação de um acordo de não bitributação entre Brasil e Paraguai, por exemplo, não é apenas uma medida técnica, mas um gesto político de fortalecimento da integração regional.

Nesse ínterim, reafirma-se que o sucesso do corredor bioceânico dependerá da capacidade de seus Estados participantes de construir uma arquitetura tributária que combine justiça fiscal, segurança jurídica e eficiência econômica. A integração tributária, ao eliminar barreiras fiscais e promover a convergência normativa, constituirá o alicerce para um desenvolvimento regional sustentável, inclusivo e competitivo, transformando o projeto de infraestrutura em um verdadeiro instrumento de integração continental.

Ao final, o estudo reafirma que o direito tributário aplicado à integração regional deve combinar análise dogmática e reflexão interdisciplinar, articulando os aspectos jurídicos, econômicos e políticos da tributação internacional. A compreensão crítica das rotas de integração sul-americana, bem como do corredor bioceânico em particular, ilustra que a harmonização fiscal é tanto um desafio técnico quanto um compromisso político de longo prazo. Assim, a investigação conduzida demonstra que o aprimoramento dos acordos de não bitributação, aliado à criação de novos instrumentos normativos, constitui passo decisivo para a efetividade da integração e para a consolidação de uma governança tributária regional capaz de promover desenvolvimento equilibrado, cooperação soberana e justiça fiscal entre os Estados do continente.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AMORIM, Antônio Leonardo; NUNES FILHO, Aldo Almeida. Estado e Empresas como Co-Promotores de Direitos: uma abordagem a partir da Responsabilidade Social Empresarial (RSE) e dos Princípios Orientadores sobre Empresas e Direitos Humanos da ONU. **Revista Themis**, Fortaleza, v. 22, n. 2, p. 161-193, jul./dez. 2024.

BENEVIDES, Bruna Garcia. **A interpretação dos tratados internacionais contra a dupla tributação.** Revista de Direito Internacional Econômico e Tributário (RDIET), 2012. Disponível em: <https://portalrevistas.ucb.br/index.php/rdiet/article/view/4545>. Acesso em: 27 set. 2025.

BORGES, Antônio de Moura. **Convenções sobre dupla tributação internacional.** São Paulo: IBDT, 1992. p. 21.

BRASIL. Decreto nº 4.852, de 02 de outubro de 2003. **Promulga a Convenção entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Chile destinada a evitar a dupla tributação e prevenir a evasão fiscal.** Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2003/d4852.htm. Acesso em: 06 out. 2025.

BRASIL. Decreto nº 87.976, de 22 de dezembro de 1982. **Promulga a Convenção entre a República Federativa do Brasil e a República Argentina destinada a evitar a dupla tributação e prevenir a evasão fiscal.** Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/atos/decretos/1982/d87976.html. Acesso em: 06 out. 2025.

BRASIL. Decreto Legislativo nº 972, de 16 de dezembro de 2003. **Aprova a Convenção entre Brasil e Paraguai para evitar dupla tributação e prevenir a evasão fiscal,** celebrada em 20 de setembro de 2000. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/legin/fed/decleg/2003/decretolegislativo-972-16-dezembro-2003-497436-norma-pl.html>. Acesso em: 06 out. 2025.

BRASIL. PDL 722/2024 — **Projeto de Decreto Legislativo que aprova o Protocolo alterando a Convenção entre o Brasil e o Chile destinada a evitar a dupla tributação** (assinado em 3 mar. 2022). Câmara dos Deputados / Senado, 2024–2025. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2480301>; <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/168165>. Acesso em: 07 out. 2025.

BRASIL. Rotas de integração sul-americana: **Relatório 2025: Interiorização e bioceanidade** /Ministério do Planejamento e Orçamento. Brasília: Secretaria de Articulação Institucional/MPO, 2025.126 p.: il. Disponível em: <https://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/articulacao-institucional/rotas-de-integracao/relatorio-2025-rotas-de-integracao-baixa.pdf>. Acesso em: 24 out. 2025.

CARVALHO, Paulo de Barros. Curso de Direito Tributário. 32. ed. São Paulo: Saraiva, 2018.

FÉLIX, Ynes da Silva; NUNES FILHO, Aldo Almeida; AQUINO, João Victor Maciel de Almeida. Proteção e promoção dos direitos laborais no âmbito do Corredor Bioceânico. **Interações**, Campo Grande, v. 25, n. 1, e2514286, jan./mar. 2024.

IPEA. **Desafios da Nação – Volume 2: Competitividade Fiscal na América do Sul**. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2018. p. 45–47. Disponível em: https://portalantigo.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/livros/181218_desafios_da_nacao_vol2.pdf. Acesso em: 07 out. 2025.

LOBO TORRES, Ricardo. **Direito Financeiro e Tributário**. 10. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2020. p. 155–156; 241.

MACHADO, Hugo de Brito. **Direito Tributário Internacional**. 4. ed. São Paulo: Malheiros, 2018.

MURAKAMI, Karen Steuer Costa. Rede **brasileira de tratados para evitar a dupla tributação no cone sul: Aspectos práticos**. Karen Steuer Costa Murakami. – São Paulo, 2019.

NUNES, F. H. P.; DELGADO, J. S. **Reforma Tributária e Harmonização Tributária no Mercosul**. Revista FIDES, v. 14, n. 2, 2023.

NUNES FILHO, Aldo Almeida. **Rota de integração latino-americana: promoção dos direitos econômicos, sociais e culturais pelas empresas e estados partes**. 2019. 102 f. Dissertação (Mestrado) – Curso de Programa de Pós-Graduação em Direito, Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Campo Grande, 2019.

PAULSEN, Leandro. **Curso de Direito Tributário Completo**. 14. ed. São Paulo: SaraivaJur, 2023.

SALOMÃO NETO, Eduardo. **Tratados de bitributação brasileiros e suas características fundamentais**. Documento/Doutrina disponível em RDM, 2003.

SAKAMOTO, P. Y. **Da harmonização da legislação tributária antievasiva no Mercosul**. Revista Iuris, UEL, 2013.

SETLOG-MS. **Recursos do BID para projeto da RILA já estão disponíveis**. Campo Grande: SETLOG-MS, 10 jan. 2024. Disponível em: https://setlogms.org.br/noticias/recursos-do-bid-para-projeto-da-ri-la-ja-estao-disponiveis/?utm_source=chatgpt. Acesso em: 05 out. 2025.

SOUZA, L.; GUIMARÃES, A. **Integração física e desenvolvimento regional: o caso da RILA. Interações**, UCDB, 2022.

TEODOROVICZ, J. **Políticas públicas e harmonização tributária regional internacional: a experiência latino-americana**. Revista de Direito Internacional Econômico e Tributário, 2018.

TÔRRES, Heleno Taveira. **Direito Tributário Internacional: Planejamento Tributário e Operações Transacionais**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais.

WENGLER, Wilhelm. **Beiträge zum Problem der internationalen Doppelbesteuerung. Die Begriffsbildung im internationalen Steuerrecht**. Berlin and Leipzig: Walter de Gruyter & Co, 1935. p. 1–198.

AGRADECIMENTOS

O presente trabalho foi realizado com apoio da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul – UFMS/MEC – Brasil.

¹ Doutor em Direito Internacional pela Universidade de São Paulo (USP). Doutor em Governança Global pela Universidade de Salamanca (USAL). Professor na Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS). E-mail: [acesse o artigo original para visualizar o e-mail](#)

² Pós-graduado em Direito Internacional pela Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS) e em Direito Tributário pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC-Minas). Advogado. E-mail: [acesse o artigo original para visualizar o e-mail](#)

³ No decorrer do presente trabalho, opta-se pela utilização da expressão “corredor rodoviário bioceânico (CRB)” do eixo de capricórnio, de modo a manter convergência com a terminologia aplicada pelo Governo Federal, considerando que tal designação refere-se à conexão, por rodovia, dos portos brasileiros de Santos – SP e Paranaguá – PR a Iquique, Antofagasta e Mejillones, no Chile, passando pelo Paraguai e Argentina.

⁴ WENGLER, Wilhelm. **Beiträge zum Problem der internationalen Doppelbesteuerung. Die Begriffsbildung im internationalen Steuerrecht.** Berlin and Leipzig: Walter de Gruyter & Co, 1935. p. 1–198.

⁵ O termo *treaty shopping*, parafraseando o conceito fornecido por Heleno Tôrres (2001), refere-se à utilização de um acordo de bitributação, onde o contribuinte que, inicialmente, não seria abrangido por tais vantagens, reorganiza a estrutura de suas atividades econômicas de modo a se enquadrar entre os beneficiários, com o escopo de dirimir sua carga tributária.

⁶ No âmbito dos acordos entre Brasil-Argentina e Brasil-Chile, tendo em vista que seguem a lógica clássica das convenções-modelo concebidas pela OCDE, a expressão "estabelecimento permanente" determina uma instalação fixa de negócios por meio da qual uma empresa realiza toda ou parte de sua atividade.

⁷ Salienta-se que todos os acordos para evitar a bitributação analisados no decorrer deste trabalho, firmados entre o Brasil e os demais componentes do corredor rodoviário bioceânico Brasil-Chile, incidem sobre a renda, isto é, não levando em consideração os tributos indiretos.