

INTRODUÇÃO

Este artigo está vinculado a uma pesquisa de doutoramento, em andamento, que versa sobre o limites e possíveis aplicações em matéria Tributária no cenário da Rota Bioceânica de Integração Latino-americana, doravante tratada por RILA. Por meio dele, temos por objetivo geral traçar um panorama histórico das rotas bioceânicas desde o processo colonial lusitano até a contemporaneidade.

De maneira específica, interessa-nos contextualizar a importância da RILA, bem como discutir quais os investimentos necessários, oriundos do setor tributário, seriam os mais eficazes para proporcionar melhorias quanto ao custo e ao tempo relativos ao acesso direto e de qualidade do Brasil ao Pacífico. A ideia básica é observar que trajeto tributário poderia diminuir, consideravelmente, a distância comercial do Brasil com o mercado da Oceania e Asiático.

Para tanto, nos valem teórico-metodologicamente de autores como Matias (2001), Chaloult e Ribeiro (2003), Kraychete e Milani (2014), Accioly (2015) e Caparroz (2016) de modo construir um levantamento diacrônico e sincrônico sobre o seu surgimento, ficando em evidência a importância de percorrer caminhos e rotas para o mercado interno e externo brasileiro.

Temos por hipótese que uma planificação de incentivos fiscais e um sistema de cooperação internacional dos países que se beneficiariam desta rota poderiam contribuir para o desenvolvimento político, econômico e social do Brasil e, conseqüentemente, de todas as nações envolvidas.

A preocupação com este assunto, justifica-se pela falta de pesquisas organizadas a respeito da temática levantada, principalmente, no que concerne ao Direito Tributário. Isto é, à discussão das vias adequadas ao processamento dos incentivos fiscais a serem aplicados diante do ordenamento jurídico tributário em vigência. Disso decorre a organização de um traçado epistemológico que aponte e sugira as estratégias necessárias para efetivação e funcionamento da RILA.

1. BREVE HISTÓRICO DAS ROTAS BIOCEÂNICAS.

1.1 Rotas bioceânicas: histórico dos escoamentos e sua composição no Estado Brasileiro.

O interesse da Europa pelas especiarias indianas, principalmente, por parte dos portugueses e espanhóis, desencadeou o estabelecimento e expansão de rotas marítimas que melhor proporcionassem o acesso rápido e fácil à Índia, trajeto que logo ficou conhecido como Rota das Especiarias. Este trajeto inicial, proporcionou o descobrimento das terras brasileiras e o alargamento do poderio lusitano perante o restante das nações já instituídas no mundo.

Segundo Matias (2001) à medida que esta viagem percorria a costa da África, o português Vasco da Gama, pelas margens africanas do Índico, tratou de estabelecer diversas relações coloniais. Por meio de processos de invasão territorial, domínio e escravização dos povos autóctones, estrategicamente, fortaleceu o mercado português nas regiões supracitadas e a relevância do Oceano Índico enquanto espaço econômico hidroviário inter-regional.

A partir deste relato histórico das navegações lusitanas pelo Oceânico Pacífico, se faz necessário traçar um paralelo com a Rota da Integração Latino-Americana (RILA) que perfaz rota-comercial entre o Estado Brasileiro e os Estados da América do Sul, em especial o caminho de escoamento para o Pacífico no porto de Antofagasta no Chile. De modo a configurar-se como um importante meio escoamento para os fluxos de importação e exportação de objetos de consumo de todas as ordens.

Destarte, neste item, buscar-se-á levantar diacrônica e sincronicamente a maneira pela qual as Rotas bioceânicas se estabeleceram a fim de evidenciar a importância destes caminhos para o mercado interno e externo brasileiro. Esse movimento resulta em diálogos entre fronteiras e também proporciona às cidades dos países envolvidos no traçado deste rota, o replanejamento urbano, político, econômico e social de suas bases para que possam adequar-se e atender a demanda desenvolvimentista que se apresenta.

Em termos gerais, as rotas bioceânicas surgem como uma possibilidade eficiente de movimentar a economia, unir mercados estrangeiros a partir da distribuição de caminhos ferroviários, rodoviários e hidroviários que se estendem ao longo dos corredores bioceânicos. Assim, pode-se dizer que a RILA, alvo de nossa discussão, configura-se, portanto, como um:

projeto de ligação por meio de rodovias aos países do MERCOSUL e também o Chile, destinado a incrementar as comunicações entre os países da região, fomentando assim maior comércio, infraestrutura e desenvolvimento. As extremidades do corredor localizam-se justamente em portos de ambas as costas, tanto para o Oceano Atlântico como para o Pacífico, justificando assim a caracterização “bioceânico”. (RADDATZ; BUSS, 2014, p. 2).

Sob este prisma, é preciso considerar o transporte multimodal, sobretudo as hidrovias, rodovias e ferrovias, uma vez que o entrelaçamento destas modalidades de escoamento é que vão proporcionar o fluxo de mercadorias e o estabelecimento eficaz do comércio, vão fazer girar o capital de cunho internacional. O investimento nestas vias vão dar suporte à diminuição de custo e tempo às movimentações de importação e exportação, bem como melhorar o acesso direto do Brasil ao Pacífico, isto é, a regiões como Oceania e territórios Asiáticos com quem o Estado estabelece acordos comerciais na atualidade.

Apesar das recentes discussões a respeito dos corredores bioceânicos, a preocupação com eles tem, pelo menos, 49 anos. São quase 5 décadas de percepção sobre as possibilidades de se estabelecer laços que poderiam ser estreitados através da efetivação destas Rotas. Entretanto, as mobilizações até o presente não foram muito significativas, não foram resolutivas o suficiente a ponto de colocarem em prática os apontamentos de eficácia e progresso mencionados durante as gestões que construíram o desenvolvimento do país.

Mediante a esta situação supracitada, e a título de exemplo, pode-se relatar que em 1996 o Comitê das Rotas de Integração da América do Sul (CRIAS) estudava alternativas para tornar possível a interligação do Oceano Atlântico com o Oceano Pacífico, porém, estes estudos estão sendo sondados para retomada da efetivação dos corredores da rota bioceânica.

É possível dizer também, conforme Kraychete e Milani (2014), que, na década de 70, os corredores de transportes como as hidrovias, rodovias e ferrovias do Brasil ganharam destaque. Visto que, nesta época, preconizava-se o seu efeito progressista devido à promoção do intercâmbio de mercadorias entre as áreas ligadas pelos corredores comerciais das rotas bioceânicas voltadas ao escoamento de produtos tanto pelo Atlântico quanto pelo Pacífico.

Frente a estes dados históricos aqui articulados, vê-se que o país sentia a necessidade de movimentar o mercado brasileiro e, como resultado deste desejo de ampliação mercadológica, nasceu no I Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), em 1974, junto a ele, veio o projeto “Corredores de Exportação”, no qual consta o programa “Corredores de Transporte”, uma iniciativa do Ministério dos Transportes. Contudo, foi apenas em 1996 que este projeto se reestruturou e recebeu, oficialmente, o nome de “corredor bioceânico”, o que permitiu integrá-lo no Plano Plurianual de Investimentos (PPA 1996-1999) como um dos agentes do projeto “Brasil em Ação”, estratégia de gestão posta em prática pelo então presidente Fernando Henrique Cardoso.

Segundo Barbiero e Chaloult (2003), no mesmo ano de 1996, o Comitê das Rotas de Integração da América do Sul (CRIAS) estudava alternativas para tornar possível a interligação do Oceano Atlântico com o Oceano Pacífico. E foi a partir de 2000, por sugestão

do Embaixador do Peru, que sua ação estendeu o raio de incidência, sua composição passou a ter apoio dos doze países da América do Sul (CRIAS, 2018), somado ao apoio financeiro do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), da Corporação Andina de Fomento (CAF) e do Fundo Financeiro para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA).

Neste quadrante, não se pode deixar de mencionar, que o Banco de Desenvolvimento Econômico Social (BNDES) do Estado Brasileiro foi determinante, pois, tornou-se um dos principais apoiadores na organização e divulgação das rotas, desenvolvendo, anualmente, relatórios sobre seus impactos, investimentos e planos de ação. Ou seja, seu trabalho de diagnóstico e produção de estatísticas do processo foi fundamental.

Outro ponto a ser destacado, está na Iniciativa de Integração de Infraestrutura Regional da América do Sul (IIRSA), a partir da qual o Brasil mostrou-se disposto a estreitar laços multilaterais entre os países da América Latina na Primeira Reunião de Presidentes da América do Sul. Conforme o documento oficial que versa sobre a IIRSA:

A Iniciativa [IIRSA] tem como objetivo principal o desenvolvimento da infraestrutura regional num marco de competitividade e/ou sustentabilidade crescentes de tal maneira a gerar as condições necessárias para conquistar na região um padrão de desenvolvimento estável, eficiente e equitativo, identificando os requerimentos de tipo físico, normativos e institucionais necessários para a integração física a nível continental nos próximos dez anos. (IIRSA, 2004, p.3).

Em busca de dinamizar as economias das regiões sul-americanas envolvidas neste processo de implantação de uma cadeia logística integrada, o projeto da IIRSA foi contemplado com dez eixos interligados de modo a dialogar com as peculiaridades locais. Vejamos:

Quadro 1 - Eixos de Integração e Desenvolvimento (EID)

	Beneficiados	Produtos
1. Eixo Andino	Venezuela, Colômbia, Equador, Peru e Bolívia.	Integração energética para a construção de gasodutos.
2. Eixo de Capricórnio	Norte do Chile (Tarapacá, Antofagasta e Atacama); Norte da Argentina (Províncias de Misiones, Corrientes, Formosa, Chaco, Santiago del Estero, Tucumán, La Rioja, Catamarca, Salta,	Integração energética, de agricultura para exportação e biocombustíveis.

	Jujuy e Santa Fé); Paraguai (todo território nacional); Brasil (mesorregiões dos estados do Paraná, Santa Catarina e sul do Mato Grosso do Sul) e Bolívia (Potosí e Tarija).	
3. Eixo do Amazonas	Brasil (estados do Acre, Amapá, Amazonas e Pará); Colômbia (departamentos de Amazonas, Caquetá, Nariño, Putumayo e Vaupes); Equador (províncias de Azuay, Cañar, Cotopaxi, El Oro, Esmeraldas, Guayas, Loja, Manabí, Morona Santiago, Napo, Orellana, Pichincha, Sucumbíos e Zamora Chinchipe) e Peru (os departamentos de Amazonas, Cajamarca, Pasco, Huanuco, Junín, Lambayeque, Lima, Loreto, Loreto, San Martín, Tumbes e Ucayali).	Rede de transportes entre a bacia Amazônica e o litoral do Pacífico.
4. Eixo do Sul	Sul do Chile (Talcahuano e Concepción) e sul da Argentina (Neuquén e Baía Blanca).	Turismos e recursos energéticos (gás e petróleo).
5. Eixo Interoceânico Central	Peru (departamentos de Arequipa, Moquegua, Puno e Tayca); Chile (Arica, Tarapacá, Puno e a Província Loa da Região Antofagasta; Bolívia (os departamentos de Beni, La Paz, Oruro, Potosí, Tarija, Cochabamba, Chuquisaca e Santa Cruz), Paraguai (todo território) e Brasil (estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Rio de Janeiro, São Paulo e Paraná).	Rede de transporte de produtos agrícolas brasileiros e minerais bolivianos para o Pacífico.
6. Eixo Mercosul-Chile	Regiões Metropolitanas do Chile e Coquimbo, Val Paraíso, del Libertador e del Maule; Argentina (as províncias de Mendoza, San Juan, La Rioja, San Luis, Córdoba, La Pampa, Santa Fé, Buenos Aires, Capital Federal, entre Rios, Corrientes e Misiones); Brasil (Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, São Paulo e Minas Gerais),	Integração energética (gasodutos e construção de hidrelétricas).

	Uruguai (todo território) e Paraguai (região oriental).	
7. Eixo Peru-Bolívia-Brasil	Peru, Bolívia e Brasil.	Redirecionamento dos fluxos das exportações dos produtos agrícolas brasileiros para o Pacífico.
8. Eixo da Hidrovia Paraguai-Paraná	Sul e sudoeste do Brasil, Uruguai, Argentina, Paraguai.	Integração dos transportes fluviais e oferta de energia hidrelétrica.
9. Eixo do Escudo Guiano	Venezuela, Guiana, Suriname e extremo norte do Brasil.	Aperfeiçoamento da rede rodoviária
10. Eixo Andino do Sul	Fronteira Chile-Argentina.	Turismo e rede de transporte.

Fonte: Elaborada pelo autor ¹.

De acordo com os dados expostos na tabela acima, foram criados 10 eixos Eixos de Ligação para estabelecer, por região, o que cada uma delas poderia oferecer, bem como o que precisava desenvolver conforme as peculiaridades de cada local, diante do estabelecimento de uma rota de mercado internacional. Além disso, foram estabelecidos no fórum de diálogo IIRSA, entre as autoridades responsáveis pela infraestrutura de transportes, energia e comunicações nos países sul-americanos, sete Processos Setoriais de Integração, chamados de PSI, a saber:

1. tecnologias de informação e das comunicações;
2. sistemas operacionais de transporte aéreos;
3. facilitação de passos de fronteira;
4. sistemas operacionais de transporte marítimo;
5. integração energética;
6. sistema de transporte multimodal;
7. sistemas de financiamento.

Diante do contexto explicitado, faz-se mister salientar que o planejamento integrado e desenvolvimentista destas ações estava altamente vinculado a uma visão geoeconômica, mas sem deixar de observar e se preocupar com impactos sociais e ambientais que o estabelecimento que uma rota bioceânica pode vir a acarretar.

³ Dados obtido a partir de site de busca e obras literárias.

Por esta razão, houve, no projeto de composição da Rota biocânica, a composição do programa que organizou o desenvolvimento de infraestrutura regional, ou seja, os GTEs (Grupos Técnicos Executivos), cujo papel era analisar e promover, em cada eixo, a criação e estabelecimento dos pontos inerentes aos seus processos de constituição e desenvolvimento. Este processo, podia solicitar, mediante os meios do CCT (Comitê de Coordenação Técnica), integrado pelo BID, CAF e FONPLATA, o apoio técnico-financeiro indispensável à tomadas de decisão que fossem mais assertivas a cada especificidade territorial das nações envolvidas.

Articulado aos dados expostos pelo esquema apresentado no quadro sinóptico promovido para reflexões desta pesquisa, é possível observar, no que se refere ao Brasil, que o Estado de Mato Grosso do Sul, geograficamente, se encontra como um território favorável para o desenvolvimento de rotas de escoamento de importação e exportação de bens. Neste contexto, a cidade de Campo Grande – MS configura-se como centro geográfico do Estado que para Bourlegat (1998) representa uma posição estratégica, uma vez que sua condição geométrica/territorial, mantém uma distância equivalente aos dois oceanos: o Atlântico e o Pacífico. Deste modo, é possível dizer que o estado de Mato Grosso do Sul trata-se de uma localidade brasileira crucial para o sucesso e o progresso da RILA no Brasil.

Diante desta conjuntura de fatores históricos e geográficos somados as condições políticas e econômicas existentes hoje, promover-se-á a aplicação no presente artigo do ativismo judicial em matéria tributária no cenário da rota bioceânica RILA, diante de um comparativo dos posicionamentos do STF - Supremo Tribunal Federal.

2. ATIVISMO JUDICIAL

2.1 Breve Histórico da Separação dos Poderes.

Para que se reflita como a disposição dos atos judiciais, relativos ao setor tributário, por parte do Estado incidem no contexto de organização da RILA, é importante que se remonte a historicidade da ideia de separação dos poderes estatais, além de expor a forma como estes poderes funcionam e se articulam, por vezes, para que se obtenha determinados resultados desejados pela gestão de uma nação.

Desta forma, podemos mencionar que, no início do século XVII, John Locke (2000) já se referia, em seu capítulo XII, sobre a relação entre os poderes Legislativo, Executivo e Federativo da comunidade, bem como estes devem ser articulados e distribuídos mediante às funções do estado-nação. Assim, na obra em questão, “Segundo Tratado sobre o Governo”, o autor menciona os presentes poderes e esclarece suas definições, a fim de trazer uma

articulação de como e por quais meios a gestão estatal poderia distribuir suas ações de mando e a organização de sua coletividade.

Sob esta égide, Locke (2000, p. 132) explana que cabe ao Poder Legislativo “a tarefa de definir o modo com que se deverá utilizar a força da comunidade para a preservação própria e de seus membros”. Aponta também a tarefa do Executivo, cuja função é executar as leis criadas pelo poder anterior. Por fim, traz a definição dada ao Federativo, poder responsável por solucionar as controvérsias entre os membros da comunidade e os externos a esta, além de estabelecer a recomposição de danos na hipótese de prejuízo aos membros da sociedade.

Vale dizer que antes mesmo de John Locke promover tais reflexões no século XVII, Aristóteles, em sua obra “A Política” datada do século III A.C., já referia-se à existência dos três poderes, denominados por ele de: Deliberativo, Executivo e Judiciário. Contudo, apenas em 1748, com a edição da obra “Do Espírito das Leis”, de Montesquieu, a teoria da separação dos poderes foi consagrada como princípio intrínseco aos Estados de Direito.

Montesquieu ([1748]2000), versou sobre o respeito à liberdade dos cidadãos integrantes de determinado corpo social. E contribuiu, no ano de 1787, para a incrementação da Constituição Estadunidense, que consagrou as assertivas do autor em seus artigos I, II e III, valendo-se também da ideia de divisão do poder do Estado em Legislativo, Executivo e Judiciário.

Diante disso, é preciso salientar que embora a ideia de separação dos poderes configure-se como inerente à ideia de democracia e liberdade, estabelecida de uma configuração republicanada de mando de um território, a doutrina que a consagrou é hoje criticada por vários estudiosos que a apontam e a entendem, em certa medida, como superada. Rui Barbosa, coautor da Constituição Republicana de 1891, a primeira a contemplar no Brasil o princípio da separação dos poderes, assevera que “A pior ditadura é a do Poder Judiciário, pois contra ela, não há a quem recorrer” (p.72).

Insta destacar, que apesar de proferida há décadas, a frase do jurista nunca foi tão atual. Tomando-se a assertiva de Rui Barbosa, discorreremos face a intervenção do Judiciário em matérias reservadas aos Poderes Legislativo e Executivo, cujo teor tem despertado debate no âmbito jurídico. Existem inúmeras críticas e comentários de todos os matizes, essencialmente, no que tange as concepções de ordem tributária, situação que incide diretamente no que diz respeito a arrecadação e distribuição de verbas para a organização de ações desenvolvimentistas, como é o caso da RILA, alvo deste estudo.

2.2. Limites e possíveis aplicações em matéria tributária na Constituição de 1988.

Hodiernamente esse ativismo judicial, mediante a intervenção do poder judiciário, comumente chamada de judicialização, tem ocorrido em diversas demandas sociais, entretanto, pouco se fala e se questiona sobre interferência do Judiciário no plano de Direito Tributário, que tem se intensificado nos últimos anos. Daí a necessidade de reflexão e posicionamento crítico a respeito para que se demonstre como esta postura é prejudicial aos tramites tributários do país.

Embora ocorra com menor frequência do que as demais intervenções nos outros ramos do Direito, como por exemplo: Direito Penal, Direito Civil e Direito Constitucional. A interferência do setor judiciário diante das questões tributárias levanta questionamentos acalorados por parte dos estudiosos do assunto, por tais posições emergirem e incidirem sobre as intervenções na ordem do Direito Tributário, inquirida pela Doutrina.

Ainda que caibam como fonte de defesa, podemos citar as ordens utilizadas pelo Supremo Tribunal Federal - STF. As intervenções do STF valem-se sempre de argumentos, segundos os quais, é necessário sempre priorizar e preservar a arrecadação, mas tem sido modelo de reprodução e repetição a esmo nas recentes decisões dos Tribunais Regionais.

Esta prática, pode ser notada, ultimamente, no âmbito das Secretárias da Fazenda, que na ânsia de assegurar os direitos aos chamados encargos legais em ações de execução fiscal federal, promovem a sucumbência do que pode-se chamar de honorários devidos pelo contribuinte vencido, a uma cobrança de 20% do valor da causa. Porcentagem pré-fixada em um elevado patamar, em clara afronta ao princípio da isonomia. Não obstante, a gravidade ou falta dela, seja qual for intensidade, em promover essa distorção, são cada vez mais comuns à chancela jurídica, provenientes de manifestações de juízes sobre matéria tributária.

Como exemplo desta prática supracitada, podemos dar destaque ao voto do ministro Gilmar Mendes, proferido em sede de repercussão geral, no emblemático julgado, cuja culminância desencadeou a exclusão do ICMS da base de cálculo das contribuições para o Programa de Integração Social (PIS) e para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins). (RE 574706 - RECURSO EXTRAORDINÁRIO – 2007/202583).

Acompanhado pelos votos dos ministros Edson Fachin, Roberto Barroso e Dias Toffoli, o ex-presidente da Corte Suprema opinou pelo desprovimento das razões do contribuinte, mostrando-se impressionado pelas catastróficas previsões alardeadas pela Fazenda Nacional. Segundo as quais, eventual decisão favorável aos contribuintes seria

danosa aos cofres da União, e fundamentou boa parte de sua negativa com apoio no falacioso argumento do efeito sistêmico por ela provocado, e dos consequentes prejuízos à União.

Sob esta égide, pode-se conjecturar que a argumentação segundo o qual seria necessário preservar a arrecadação tem sido repetida a esmo nas recentes decisões dos Tribunais Regionais Federais em casos relacionados ao aumento do PIS e Cofins sobre os combustíveis.

2.3. Aplicações em matéria tributária no cenário da rota bioceânica – RILA.

De acordo com o discutido na Comissão de Assuntos Econômicos na última quarta-feira de 18 de agosto de 2019, dado pelo site de notícias do Senado Federal, fora unânime entre os convidados a avaliação positiva quanto aos benefícios econômicos previstos com a implementação da rota bioceânica e sua obras, essencialmente, pela facilitação da chegada dos produtos brasileiros aos portos do Oceano Pacífico e dos produtos chilenos, argentinos e paraguaios ao Norte e Nordeste brasileiros.

O coordenador de Assuntos Econômicos Latino-americanos do Ministério das Relações Exteriores, João Carlos Parkinson, acredita que a rota vai dar competitividade às exportações argentinas, chilenas e paraguaias, permitindo que esses países vendam os produtos a um custo logístico mais barato no Norte e Nordeste brasileiro, propiciando imediatamente e diretamente os acordos e incentivos fiscais no estado Brasileiro e diante dos Acordos e Pactos fiscais entre os países que estarão sendo beneficiados pelo corredor econômico.

Destarte, o presente Ministro, João Carlos Parkinson, pontua que “o corredor abre novos segmentos do mercado brasileiro e vai dar competitividade aos produtos desses países assim como às nossas exportações”, conforme site de notícias do senado federal nos traz.

Ressalta ainda, conforme o site de notícias do senado federal que “isso irá propiciar uma redução de custos muito importante, fazendo com que produtos brasileiros como milho, soja e carne cheguem mais baratos aos mercados da Ásia, principalmente a China, apontadas pelo Senador Moka.

A de ressaltar, que para implementação de todas as infraestruturas para efetivação da rota bioceânica, deverá está, ser tema de implicações em quase todos os ramos do direito, essencialmente na ordem jurídica tributária, que obrigatoriamente precisará que os governos assumam a responsabilidade da criação mediante uma legislação comum, com meios

necessários para estabelecer um parâmetro único, sem inobservância das relações pactuadas distintas entre Estados, e que obrigatoriamente respeitem a legalidade das normas de ordem tributária.

Fundamentalmente a isto, o Estado brasileiro deverá promover pelos seus próprios meios já vigentes a não intervenção do judiciário no ordenamento jurídico a ser contemplado para efetivação da rota bioceânica, essencialmente no que tange aos incentivos fiscais.

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS.

Diante da discussão empreendida por este artigo, pode-se ponderar que boa parte destes julgados, demonstram o desprezo pelos princípios constitucionais mais elementares para cassar liminares que suspendem a ilegal majoração, dentre os quais podemos mencionar a indelegabilidade do poder de tributar, a legalidade e a anterioridade nonagesimal.

Assim, infere-se dessas manifestações extrema apreensão com a situação financeira da União, a ideia de que se necessita de ajuda externa para sustentar pretensões, tratando-a como se fosse hipossuficiente, o que não é condizente com a realidade.

Manifestações como estas são preocupantes, pois sinalizam que para a manutenção do Estado, pouco importam os meios, e sim os fins para alcançá-lá. Esse viés fazendário provoca descrédito no Judiciário, bem como no funcionamento regular das instituições. Além disso, decepciona os que acreditam no Direito e na Justiça. Também fomenta a insegurança jurídica e ameaça o equilíbrio entre os três poderes.

Desta forma podemos dizer que este procedimento vale-se de falaciosas razões de interesse público, confundindo-o, propositalmente, com os interesses do Estado. Isso acarreta a própria negação de direitos e garantias individuais assegurados pela Constituição e tornam nulas as disposições concebidas para protegê-los.

Pois, com a proposta de efetivação da rota de integração latino-americana, tratada e debatida inclusive na Comissão de Assuntos Econômicos do Congresso Nacional a avaliação positiva quanto aos benefícios econômicos previstos com a obra, entre eles, a facilitação da chegada dos produtos brasileiros aos portos do Oceano Pacífico e dos produtos chilenos, argentinos e paraguaios ao Norte e Nordeste brasileiros deverão contribuir inclusive para o cenário de arrecadação tributária e desenvolvimentista do Estado Brasileiro.

Para efetiva implantação do Corredor Bioceânico, no qual, inclui a construção de novos caminhos, para o escoamento de produtos nacionais e internacionais, e que atrairá novos meios de imediato, que propiciarão atuação da aplicação do ordenamento jurídico,

inclusive de ordem tributária, estes, deverão estar amparados diante deste processo, não podendo sofrer e estarem reféns de qualquer interferência do Judiciário.

Justifica-se está assertiva, tendo em vista a necessária condição desenvolvimentistas incrementada pelos projetos de interligação do Brasil com os países vizinhos, aos portos do Oceano Pacífico e os mercados da Ásia e até do Oriente Médio, propiciando uma necessária e urgente estipulação dos meios fiscais a serem estabelecidos, tanto da ordem tributária, como também de ordem aduaneira.

A presente rota abrirá um novo tráfego comercial, e que, por sua vez, não poderá, sofrer, pelo próprio judiciário, qualquer forma de interferência, devendo este obedecer, diante das concepções fiscais e legais à obediência ao princípio basilar da ordem tributária, este o da legalidade, visando sobretudo, manter um mínimo possível da segurança jurídica aos investidores e aos beneficiados pela implantação da rota.

Nesta esteira de sentidos, cientes da necessidade de proteção ao rigor e segurança jurídica emanadas pela ordem legal do Direito Tributário, temos a posição de que frente a esse estado de coisas, constata-se uma lamentável postura tomada e demonstrada pelo Judiciário, em alguns casos, mesmo que se diga que são postas em prática para a manutenção e chancela da ordem jurídica, que diante destas ações que o Judiciário está a praticar, permeadas de atos abusivos e equidistantes aos expressos em nosso ordenamento jurídico.

Receamos contudo, que ao invés do Judiciário preservar sua independência, este setor, enquanto ente governamental, continue a render-se aos apelos fáceis, como os mencionados na prática dada pela Secretarias das Fazendas e deixe-se levar por previsões econômicas alarmistas, desprovidas de qualquer estudo técnico, relegando a segundo plano o papel fundamental de guardião das leis e pilar fundamental para o estabelecimento do crescimento e desenvolvimento da nação.

REFERÊNCIAS

ALEXY, Robert. *Teoria de los Derechos Fundamentales*. 2. ed. Madrid: Centro de Estudios Políticos Y Constitucionales, 2008.

ARISTÓTELES. *A Política*. Trad. de Roberto Ferreira. 3. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2006.

BECKER, Alfredo Augusto. *Teoria Geral do Direito Tributário*. 5. ed. São Paulo: Noeses, 2010.

BNDES - BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL. *Avaliação dos corredores bioceânicos*. p. 13-200, jul. 2010. Disponível em:

<<https://www.bndes.gov.br/arquivos/corredor-bioceanico/corredor-bioceanico-produto-2.pdf>>
Acesso em: 7 jun. de 2019 às 01:23h.

<https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2018/04/18/retorno-economico-do-corredor-bioceanico-e-unanimidade-em-audiencia> às 03:34h

BARBIERO, Alan. Poder e déficit democrático do Mercosul: Estado, centrais sindicais e sociedade civil / Alan Barbiero, Yves Chaloult. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2003.

BOURLEGAT, CLEONICE ALEXANDRE LE. Campo Grande e o Estado de Mato Grosso do Sul no centro da rota sul americana dos litorais atlântico e pacífico. *Revista Multitemas*, n. 8, p. 169-190. Fev. 1998. Disponível em: <www.multitemas.ucdb.br/article/download/1266/1179> Acesso em: 12 jun. às 02:27h.

BRASIL. Câmara Legislativa. *Plano Plurianual 1996-1999*. Brasília: Câmara Legislativa. [s.l.]. [199?]. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1996/lei-9276-9-maio-1996-372360-anexo-pl.pdf>> Acesso em: 10 jul. de 2019 às 05:45h.

BRASIL. Decreto 709-B, de 2017. *Projeto de decreto legislativo n.º709-B, de 2017*. Brasília, DF, jul. 2017.

BRASIL. *Secretaria de Programas Regionais*. Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira. Ministério da Integração Nacional. Brasília, p. 144-173, 2005. Disponível em: <<https://docs.ufpr.br/~adilar/SEMIN%C3%81RIOS%202019/Problem%C3%A1tica%20Fronteiras/Programa%20Nacional%20Faixa%20Fronteira.pdf>> Acesso em: 22 jun. de 2019 às 04:19h.

CRIAS - COMITÊ DAS ROTAS DE INTEGRAÇÃO DA AMÉRICAS DO SUL. *Estrutura*. Disponível em: <<http://rotasintegracao.org.br/estrutura/>> Acesso em: 08 jun. de 2019 às 05:15h.

COSIPLAN - CONSELHO SUL-AMERICANO DE INFRAESTRUTURA E PLANEJAMENTO. *Agenda de Projetos Prioritários de Integração*. Nov. 2011. Disponível em: <http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/api_agenda_de_projetos_port.pdf> Acesso em: 10 jun. de 2019 às 23hs

FUNDAÇÃO UNIVERSIDADE FEDERAL DE MATO GROSSO DO SUL. *Universidade irá realizar pesquisas sobre os impactos da Rota Bioceânica*. UFMS. 08 abr 2019. Disponível em: <<https://www.ufms.br/universidade-ira-realizar-pesquisas-sobre-os-impactos-da-rotabioceanica/>> Acesso em: 10 jul. de 2019 às 21hs

Desenvolvimento e cooperação internacional: relações de poder e política dos Estados/ KRAYCHETE, Elsa Sousa, MILANI, Carlos S.R., organizadores. – Salvador: EDUFBA, 2014.

GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE SALTA. *La VII Reunión del Grupo del Corredor Bioceánico Vial se hará en Paraguay*. 6 jun 2018. Disponível em: <<http://www.salta.gob.ar/prensa/noticias/la-vii-reunion-del-grupo-del-corredor-bioceanico-vial-se-hara-en-paraguay/58955>> Acesso em: 10 jul. de 2019 às 19hs.

GRABENDORFF, Wolf. A integração da América Latina na perspectiva europeia. In: PLÁ, Juan Algorta (org). *O Mercosul e a comunidade europeia: uma abordagem comparativa*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, p.122-136, 1994.

IIRSA - INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL SURAMERICANA. *Planejamento territorial indicativo: carteira de projetos 2004*. [s.l.]: BID; CAF; Fonplata, 2004.

JÚNIOR, Osvaldo. Obras da rota da integração têm início em 2018 depois de anos no papel. *Campo Grande News*, Campo Grande, 24 nov. 2017. Disponível em: <https://www.campograndenews.com.br/economia/obras-da-rota-da-integracao-tem-inicio-em-2018-depois-de-anos-no-papel> Acesso em: 19 jun. de 2019 às 20hs.

KELSEN, Hans. *Teoria Geral do Direito e do Estado*. Trad. Luís Carlos Borges. 4. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2005.

LARENZ, Karl. *Metodologia da Ciência do Direito*. 2. ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1988.

LOCKE, John. Segundo Tratado sobre o Governo. Trad. Alex Marins. s./ed. 1ª reimpressão. São Paulo: Martin Claret, 2000.

MANEIRA, Eduardo. *Ativismo judicial e os seus reflexos em matéria tributária*. MANEIRA Eduardo (Coord.). *Direito Tributário e a Constituição: homenagem ao professor Sacha Calmon Navarro Coelho*. São Paulo: Quartier Latin, 2012. p. 269-282.

MARQUES, Humberto. Com projeto definido, governo quer ponte sobre Rio Paraguai em 4 anos. *Campo Grande News*, Campo Grande, 19 mar 2019. Disponível em: <https://www.campograndenews.com.br/economia/com-projeto-definido-governo-quer-ponte-sobre-rio-paraguai-em-4-anos> Acesso em: 20 jun. de 2019 às 04:22h.

MATIAS, João Luis Nogueira. *Da Responsabilidade Tributária no Mercosul*. Belo Horizonte: Mandamentos, 2001.

MERCADO, Salvador. *Comercio Internacional II: incluye el tratado de libre comercio*. 6ª ed. México. Editora: Limusa, p. 472-474, 2004.

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL. *MPF ajuíza ação para que município de Corumbá (MS) e DNIT concluam obra de drenagem próxima a anel viário*. MPF Mato Grosso do Sul, 28 jan. 2019. Disponível em: <http://www.mpf.mp.br/ms/sala-de-imprensa/noticias-ms/mpf-ajuiza-acao-para-que-municipio-de-corumba-ms-e-dnit-concluam-obra-de-drenagem-proxima-a-anel-viario> Acesso em: 03 jul. de 2019 às 04:02h

MONTESQUIEU. *O Espírito das Leis*. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

RADDATZ, Lizando; BUSS, Ricardo Niehues. A rota bioceânica Norte como alternativa de escoamento da produção da soja pelo Oceano Pacífico. *Revista Científica do ITPAC*, Araguaína, v. 7, n.4, 03 out. 2010. Disponível em: https://assets.itpac.br/arquivos/Revista/26/Artigo_3.pdf Acesso em: 08 jun. de 2019 às 02:53h.

VACCARI, Glauceia. Rota bioceânica deve transformar capital em centro de distribuição. *Correio do Estado*, Campo Grande, 4 abril 2019. Disponível em: <<https://www.correiodoestado.com.br/cidades/rota-bioceanica-deve-transformar-campo-grande-em-centro-de/350492/>> Acesso em: 20 jun. de 2019 às 02:49h

VIEGAS, Anderson. Itaipu lança licitação do projeto da nova ponte entre Brasil e Paraguai: ligação vai viabilizar corredor bioceânico. *GI Mato Grosso do Sul*. Disponível em: <<https://g1.globo.com/ms/mato-grosso-do-sul/noticia/2019/07/21/itaipu-lanca-licitacao-do-projeto-da-nova-ponte-entre-brasil-e-paraguai-ligacao-vai-viabilizar-corredor-bioceanico.ghtml>> Acesso em: 21 jun. de 2019 às 03:34h.