

de Souza Borba Gonçalves, Julia; Carneiro, Helitton Christoffer; Barros, Pedro Silva

Working Paper

Relação bilateral com vocação regional: Integração de infraestrutura, produtiva e comercial entre Brasil e Chile

Texto para Discussão, No. 3028

Provided in Cooperation with:

Institute of Applied Economic Research (ipea), Brasília

Suggested Citation: de Souza Borba Gonçalves, Julia; Carneiro, Helitton Christoffer; Barros, Pedro Silva (2025) : Relação bilateral com vocação regional: Integração de infraestrutura, produtiva e comercial entre Brasil e Chile, Texto para Discussão, No. 3028, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), Brasília, <https://doi.org/10.38116/td3028-port>

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/311650>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.



<https://creativecommons.org/licenses/by/2.5/br/>

**RELAÇÃO BILATERAL COM VOCAÇÃO
REGIONAL: INTEGRAÇÃO DE
INFRAESTRUTURA, PRODUTIVA E
COMERCIAL ENTRE BRASIL E CHILE**

**JULIA DE SOUZA BORBA GONÇALVES
HELITTON CHRISTOFFER CARNEIRO
PEDRO SILVA BARROS**

RELAÇÃO BILATERAL COM VOCAÇÃO REGIONAL: INTEGRAÇÃO DE INFRAESTRUTURA, PRODUTIVA E COMERCIAL ENTRE BRASIL E CHILE¹

JULIA DE SOUZA BORBA GONÇALVES²

HELITTON CHRISTOFFER CARNEIRO³

PEDRO SILVA BARROS⁴

1. Este trabalho faz parte das pesquisas do Projeto Integração Regional: o Brasil e a América do Sul na Diretoria de Estudos Internacionais do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Dinte/Ipea) e foi apresentado pela primeira vez no seminário homônimo realizado no dia 25 de julho de 2024, nas vésperas da visita oficial do presidente da República do Brasil ao Chile. Os autores agradecem o apoio decisivo de Jackson Bitencourt na elaboração dos mapas.

2. Bolsista do Subprograma de Pesquisa para o Desenvolvimento Nacional (PNPD) na Dinte/Ipea. *E-mail:* julia.goncalves@ipea.gov.br.

3. Bolsista do PNPD na Dinte/Ipea. *E-mail:* helitton.carneiro@ipea.gov.br.

4. Técnico de planejamento e pesquisa na Dinte/Ipea. *E-mail:* pedro.barros@ipea.gov.br.

Governo Federal

Ministério do Planejamento e Orçamento

Ministra Simone Nassar Tebet

ipea Instituto de Pesquisa
Econômica Aplicada

Fundação pública vinculada ao Ministério do Planejamento e Orçamento, o Ipea fornece suporte técnico e institucional às ações governamentais – possibilitando a formulação de inúmeras políticas públicas e programas de desenvolvimento brasileiros – e disponibiliza, para a sociedade, pesquisas e estudos realizados por seus técnicos.

Presidenta

LUCIANA MENDES SANTOS SERVO

Diretor de Desenvolvimento Institucional

FERNANDO GAIGER SILVEIRA

**Diretora de Estudos e Políticas do Estado,
das Instituições e da Democracia**

LUSENI MARIA CORDEIRO DE AQUINO

Diretor de Estudos e Políticas Macroeconômicas

CLÁUDIO ROBERTO AMITRANO

**Diretor de Estudos e Políticas Regionais,
Urbanas e Ambientais**

ARISTIDES MONTEIRO NETO

**Diretora de Estudos e Políticas Setoriais,
de Inovação, Regulação e Infraestrutura**

FERNANDA DE NEGRI

Diretor de Estudos e Políticas Sociais

RAFAEL GUERREIRO OSÓRIO

Diretor de Estudos Internacionais

KEITI DA ROCHA GOMES

Chefe de Gabinete

ALEXANDRE DOS SANTOS CUNHA

**Coordenadora-Geral de Imprensa e
Comunicação Social**

GISELE AMARAL

Ouvidoria: <https://www.ipea.gov.br/ouvidoria>

URL: <https://www.ipea.gov.br>

Texto para Discussão

Publicação seriada que divulga resultados de estudos e pesquisas em desenvolvimento pelo Ipea com o objetivo de fomentar o debate e oferecer subsídios à formulação e avaliação de políticas públicas.

© Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – **ipea** 2025

Gonçalves, Julia de Souza Borba

Relação bilateral com vocação regional : integração de infraestrutura, produtiva e comercial entre Brasil e Chile / Julia de Souza Borba Gonçalves, Helitton Christoffer Carneiro, Pedro Silva Barros. – Rio de Janeiro: Ipea, 2025.

96 p. : il., gráfs., mapas. – (Texto para Discussão ; n. 3028).

Inclui Bibliografia.

ISSN 1415-4765

1. Relações Bilaterais. 2. Integração Regional. 3. Corredor Bioceânico. 4. Transição Energética. 5. Comércio e Gênero. 6. Brasil. 7. Chile. I. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. II. Título.

CDD 337.81

Ficha catalográfica elaborada por Elizabeth Ferreira da Silva CRB-7/6844.

Como citar:

GONÇALVES, Julia de Souza Borba; CARNEIRO, Helitton Christoffer; BARROS, Pedro Silva. **Relação bilateral com vocação regional:** integração de infraestrutura, produtiva e comercial entre Brasil e Chile. Rio de Janeiro: Ipea, jan. 2025. 96 p. (Texto para Discussão, n. 3028). DOI: <https://dx.doi.org/10.38116/td3028-port>

JEL: F15; L95; N78.

As publicações do Ipea estão disponíveis para *download* gratuito nos formatos PDF (todas) e EPUB (livros e periódicos).

Acesse: <https://repositorio.ipea.gov.br/>.

As opiniões emitidas nesta publicação são de exclusiva e inteira responsabilidade dos autores, não exprimindo, necessariamente, o ponto de vista do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada ou do Ministério do Planejamento e Orçamento.

É permitida a reprodução deste texto e dos dados nele contidos, desde que citada a fonte. Reproduções para fins comerciais são proibidas.

SUMÁRIO

SINOPSE	
ABSTRACT	
1 INTRODUÇÃO	6
2 RELAÇÕES BRASIL-CHILE: HISTÓRICO DE UMA RELAÇÃO DE AMIZADE	9
3 RELAÇÕES ECONÔMICO-COMERCIAIS ENTRE BRASIL E CHILE	22
3.1 Evolução do comércio bilateral Brasil-Chile (2000-2023)	24
3.2 Brasil-Chile: exportações de petróleo bruto e logística de distribuição	29
3.3 Brasil-Chile: exportações diversificadas – proteínas animais e bens industriais.....	30
3.4 Desembolsos do BNDES para o Chile	41
3.5 O peso do Brasil como importador de bens da economia chilena (2000-2023)	44
4 BRASIL E CHILE NA INTEGRAÇÃO E COOPERAÇÃO REGIONAL	53
4.1 Associação Latino-Americana de Integração (Aladi), Mercosul, Unasul e Comunidade de Estados Latino-Americanos e Caribenhos (Celac)	54
4.2 Aproximação entre o Mercosul e Aliança do Pacífico (2014-2023)	58
5 INTEGRAÇÃO DE INFRAESTRUTURA E O CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO	64
5.1 Corredores bioceânicos e atores subnacionais	65
5.2 Mercado sul-americano de energia e integração dutoviária....	74
5.3 Possibilidade de pontes birregionais	79
6 CONCLUSÃO: RECOMENDAÇÕES PARA FORTALECER A RELAÇÃO BILATERAL COM VOCAÇÃO REGIONAL.....	83
REFERÊNCIAS.....	85

SINOPSE

Hoje, a relação entre Brasil e Chile pode ser caracterizada por três aspectos: i) Brasil e Chile possuem uma relação bilateral com vocação regional; ii) o Brasil tem uma presença integral no Chile; e iii) progressiva diminuição das distâncias e aumento das conexões (infraestrutura física e digital) entre os países. Este estudo apresenta o panorama das relações bilaterais entre o Brasil e o Chile e projetos de infraestrutura de integração entre os dois países. Foi realizada uma análise sobre comércio, investimento, transporte, logística, energia, recursos naturais e lítio e apresentada uma agenda propositiva para as relações entre os dois países.

Palavras-chave: relações bilaterais; Brasil; Chile; integração regional; corredor bioceânico; transição energética; comércio e gênero.

ABSTRACT

Today, the relationship between Brazil and Chile can be characterized by three aspects: i) Brazil and Chile have a bilateral relationship with a regional vocation; ii) Brazil has an integral presence in Chile; and iii) a progressive reduction in distances and an increase in connections (physical and digital infrastructure) between them. This study presents the overview of bilateral relations between Brazil and Chile and the infrastructure integration projects between the two countries. It analyzes trade, investment, transportation, logistics, energy, natural resources, and lithium, and proposes an agenda for the Brazil-Chile relations.

Keywords: bilateral relations; Brazil; Chile; regional integration; bioceanic corridor; energy transition; trade and gender.

1 INTRODUÇÃO

Há uma palavra que marca o vínculo entre o Brasil e o Chile desde o estabelecimento das relações diplomáticas: amizade. A consolidada ideia de que Brasil e Chile possuem uma *amizade sem limites* é atribuída a José Maria da Silva Paranhos, o Barão de Rio Branco, e expressava o duplo sentido da amizade: compartilham alto nível de entendimento diplomático, ainda que não exista fronteira entre ambos os países (Amorim, 2022). Essa ideia esteve presente em diversos discursos de autoridades brasileiras e chilenas para ressaltar o potencial dessa relação bilateral.

Hoje, a relação entre os dois países pode ser caracterizada por três aspectos: i) Brasil e Chile possuem uma relação bilateral com vocação regional; ii) o Brasil tem uma presença integral no Chile; e iii) progressiva diminuição das distâncias e aumento das conexões (infraestrutura física e digital) entre os países.

O conceito da relação bilateral com vocação regional expressa tanto que as interações recíprocas entre Brasil e Chile são fortalecidas quando a dimensão regional está presente na agenda bilateral como que o entendimento entre esses países é fundamental para catalisar a atualização da agenda de integração sul-americana. A aproximação entre Mercado Comum do Sul (Mercosul) e Aliança do Pacífico, a consolidação da agenda sobre corredores bioceânicos (Brasil-Bolívia-Chile em 2006; e Brasil-Paraguai-Argentina-Chile em 2015) e a conexão digital (Cabo de Fibra Ótica Humboldt) são exemplos da índole regional. Este estudo apresenta as possibilidades de integração energética via modal dutoviário como indutor da constituição de um mercado sul-americano de energia em que Brasil e Chile podem ser protagonistas. Os dois países podem promover articulações logísticas e comerciais extrarregionais entre Atlântico e África e entre o pacífico sul-americano e a Ásia. Ou seja, o aprofundamento das relações chileno-brasileiras fará com que o Chile esteja mais próximo da África, o Brasil esteja mais próximo da Ásia-Pacífico e, ao mesmo tempo, a América do Sul mais integrada.

A presença do Brasil no Chile possui um alcance integral, isto é, há agendas brasileiras de Norte a Sul do país andino: o acesso aos portos¹ de Arica, Iquique, Mejillones, Antofagasta e Coquimbo com o Corredor Rodoviário Bioceânico, oportunidades de conexão ferroviária e dutoviária e as rotas de integração sul-americana do Ministério do Planejamento e Orçamento (MPO) (Brasil, 2023c); a presença diplomática em Santiago

1. Além do acesso, é indispensável adaptar parte da infraestrutura portuária chilena – voltada para o setor de mineração – aos tipos de carga containerizada, como algodão e proteínas animais.

TEXTO para DISCUSSÃO

e na região central; as recentes visitas e atividades da Embaixada do Brasil no Chile nas regiões sul, como Maule e Los Lagos, e no extremo sul, com o Programa Antártico Brasileiro (Proantar).

O histórico das relações bilaterais revela que houve interesse de aproximar politicamente os dois Estados, de forma que evoluíram para estreitar o relacionamento político, diminuir distâncias físicas e aumentar as conexões entre os países, destacando-se não só os corredores bioceânicos e a conexão digital com o cabo de fibra ótica mas também o aumento da oferta de voos diretos entre capitais brasileiras e Santiago do Chile e o fim do *roaming* internacional, com impactos positivos para fluxo de turistas brasileiros no Chile e de turistas chilenos no Brasil.

Se anteriormente, nos discursos presidenciais sobre a América do Sul, se dizia que Chile e Equador eram os únicos países que não faziam fronteira com o Brasil, hoje se fala mais sobre a aproximação física entre esses países. Atualmente, Brasil e Chile são os principais atores que promovem o Corredor Rodoviário Bioceânico, que, ao mesmo tempo, é o principal projeto de integração física regional para a agenda bilateral.

De fato, a ausência de fronteiras entre Brasil e Chile não impediu que as relações bilaterais chegassem ao mais alto nível de cooperação e de interdependência econômica. O Brasil se tornou o principal destino dos investimentos estrangeiros diretos do Chile. Entre todos os países não fronteiriços ao Brasil, o Chile é o único que tem no Brasil a origem de mais de 10% de suas importações.

Este estudo busca contribuir para o entendimento e fortalecimento das relações bilaterais entre Brasil e Chile a partir de uma análise baseada na literatura acadêmica sobre as relações bilaterais, nos dados sobre o comércio bilateral e regional, na identificação de possibilidades de incremento comercial e de potencialidades para que Brasil e Chile, atuando conjuntamente, impulsionem a integração regional. Não foram tratados todos os temas que estão presentes na agenda bilateral.

Este *Texto para Discussão* é parte das pesquisas realizadas no âmbito do projeto Integração Regional: o Brasil e a América do Sul e dá seguimento aos estudos bilaterais iniciados em 2022 com as publicações da Nota Técnica nº 44, *Integração Econômica Bilateral Argentina-Brasil: reconstruindo pontes* (Barros et al., 2022) e do *Texto para Discussão* nº 2761 *Brasil-Venezuela: evolução das relações bilaterais e implicações da crise venezuelana para a inserção regional brasileira (1999-2021)* (Barros, Lima e Carneiro, 2022). Além disso, está vinculado a temas presentes em publicações do Ipea sobre corredores bioceânicos e integração regional, com especial destaque o livro Corredor

Bioceânico de Mato Grosso do Sul ao Pacífico: produção e comércio na rota da integração sul-americana (Barros *et al.*, 2020), e ao *Texto para Discussão* Redes de Atores e o Seu Papel no Desenvolvimento de Corredores: diagnóstico e proposta de governança para o Corredor Rodoviário Bioceânico Mato Grosso do Sul-Portos do Norte do Chile (Franco *et al.*, 2023) .

Considerando a trajetória recente das relações bilaterais e que os intercâmbios comerciais do Brasil com o Chile apresentam potencial de serem elevados quantitativa e qualitativamente, sobretudo nos setores de alimentos e de inovação industrial e energética, pode-se dizer que as relações bilaterais entre essas duas economias sul-americanas estão em um bom momento. Espera-se, portanto, que o resultado dessa sintonia seja o aumento dos níveis de cooperação em temas fundamentais como governança compartilhada em infraestrutura de integração; compatibilização de agendas normativas e regulatórias; neindustrialização e descarbonização das economias; transição energética e eletromobidade; comércio e gênero, além de outros vetores capazes de renovar as diretrizes do desenvolvimento de ambos os países, sobretudo, em um futuro marcado por desafios socioeconômicos, geopolíticos, climáticos e ambientais crescentes.

A agenda bilateral embora ampla e diversificada apresenta lacunas importantes identificadas neste estudo. Na esfera produtiva, as interações entre Brasil e Chile devem contemplar novas atividades econômicas com potencial de elevar os intercâmbios, com destaque para o setor de veículos híbridos, eletrificados, e de bicombustíveis. Para efeito deste trabalho, consideraram-se os ônibus elétricos como caso emblemático de grande potencialidade. Para qualificar a inserção internacional do Chile utilizando-se redes já consolidadas pelo Brasil propõe-se uma projeção chilena à África por meio de infraestruturas logísticas estabelecidas pelo Brasil, principalmente a partir de portos tradicionais da costa Atlântica brasileira. No âmbito da governança dos projetos de integração de infraestrutura, propõe-se a atualização da carteira do Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (Cosiplan), que embora importante a época, concentrou-se no setor de transportes, com pouca ênfase em integração energética e digital, sem dar a devida atenção a projetos multimodais de integração de infraestrutura física na América do Sul. Atualmente, outras temas passaram a ser centrais ao debate sobre desenvolvimento, sobretudo os aspectos ambientais.

Este estudo está organizado em quatro seções além desta introdução. Na segunda seção apresentamos a evolução das relações bilaterais desde o estabelecimento dos contatos diplomáticos até os dias atuais. Na terceira seção será apresentada a evolução

TEXTO para DISCUSSÃO

das transações econômico-comerciais entre Brasil e Chile, considerando o perfil e o potencial dos intercâmbios bilaterais, sobretudo os realizados por vias interiores de comunicação na América do Sul. Na quarta seção trata-se da integração regional nas agendas de política externa de Brasil e Chile, com destaque para a aproximação entre Mercosul e Aliança do Pacífico, processo no qual Brasil e Chile tiveram um papel relevante. Na quinta seção aborda-se a questão do Corredor Rodoviário Bioceânico, com destaque para a atuação dos governos subnacionais, a rede de atores do grupo de trabalho do Corredor Rodoviário Bioceânico, as potencialidades desse projeto para a integração de infraestrutura de energia e para a projeção do Chile à África e do Brasil à Ásia. Por fim, o estudo se conclui com recomendações de ações conjuntas, sempre considerando a vocação regional.

2 RELAÇÕES BRASIL-CHILE: HISTÓRICO DE UMA RELAÇÃO DE AMIZADE

Em 2024, Brasil e Chile celebram 188 anos de relações diplomáticas. A ideia de “amizade” entre ambos os países começou com a negociação do Tratado de Amizade, Comércio e Navegação – o qual não foi aprovado – e, logo, com as reiteradas declarações do Barão do Rio Branco, patrono da diplomacia brasileira, sobre o Chile ser um país amigo do Brasil. Para o Chile, o Brasil desempenhava o papel de “amigo” (Fernández, 1959), “aliado” (Guerrero, 2021), ou “aliado mítico” (Fermendois, 2016).

As relações diplomáticas entre Brasil e Chile foram estabelecidas em 22 de abril de 1836, e Manuel Cerqueira Lima foi designado como encarregado de negócios no país. São quatro decretos que consolidam a presença diplomática no Brasil: Decreto nº 941 de 20 de março de 1852, que apresentou a legação no Chile; o Decreto nº 3.079 de 25 de abril de 1863, que referendou a existência permanente do posto; o Decreto nº 3.758 de 26 de dezembro de 1866, que separou a legação do Brasil no Chile das legações brasileiras no Peru e no Equador; e o Decreto nº 15.558 de 12 de julho de 1922 que elevou o posto à Embaixada (Funag, 2021).

Dos primeiros temas abordados entre o encarregado de negócios brasileiro e o ministro do Interior e Relações Exteriores, Joaquín Tocornal, estavam a assinatura de um convênio comercial e de navegação e a oferta brasileira para mediar qualquer conflito no qual o Chile estivesse envolvido (Fernández, 1959; Santos, 2002). A chegada de Cerqueira Lima a Santiago ocorreu em um momento em que o Chile havia declarado guerra à Confederação Peru-Boliviana (1837-1839) (Fernández, 1959).

O início das relações foi marcado pela construção de confiança entre uma república e um império e pelos desdobramentos do relacionamento bilateral do Chile com a Argentina, Bolívia e Peru; e do Brasil com Argentina, Paraguai, Peru e Uruguai no que diz respeito às delimitações territoriais (Fernández, 1959). Como destaca Santarosa (2012, p. 120), o Chile se tornou a “peça-chave para contra-arrestar as percepções negativas dos demais regimes republicanos para com a monarquia brasileira”.

A suposta pretensão hegemônica brasileira era motivo de preocupação do Chile, que havia se transformado em uma república após a Guerra pela Independência contra a Espanha (1808-1826), diante do Brasil Imperial e a manutenção do regime monárquico. Contudo, tal preocupação passava ao segundo plano quando havia ameaças de conflitos com os vizinhos Argentina, Bolívia e Peru (Fernández, 1959).

O Brasil tinha interesse em se aproximar das repúblicas do Pacífico, motivo pelo qual rechaçava qualquer conflito que perturbasse a paz naquela região e, ao mesmo tempo, favorecesse a pretensão hegemônica argentina (Fernández, 1959). O Chile emergia como “principal ator da política internacional da costa ocidental da América do Sul” (Santos, 2002, p. 72).

As relações Brasil-Argentina, desde a independência brasileira em 1822 até 1970, foram marcadas pela rivalidade que remonta ao período da Guerra da Cisplatina (pela literatura brasileira) ou Guerra do Brasil (pela historiografia argentina) de 1825 a 1828, em que ambas as nações possuíam interesses geopolíticos na região do Prata (Barros *et al.*, 2022).

A Missão Especial nas Repúblicas do Pacífico (1851-1852) foi um marco nas relações do Brasil com os países do Oeste da América do Sul (Santarosa, 2012). Essa missão tinha como objetivo evitar a adesão dessas repúblicas ao governo de Rosas, na Argentina, o que se considerava uma “iminente guerra” contra o Brasil (Santos, 2002).

A invasão espanhola nas ilhas Chinchas, no Peru, em 1864 desencadeou fortes reações por parte de Chile, que estabeleceu uma aliança com Peru, Bolívia e Equador (Quádrupla Aliança) contra a Espanha, solicitando apoio ao Brasil, que apoiava moralmente todo ato que reforçasse a independência americana” (Spalding, 1947, p. 143), mas se manteve neutro na prática (Fernández, 1959). Como argumenta Santos (2002), a cautelosa posição brasileira em relação à Guerra Hispano-Sul-Americana e a presença de navios espanhóis no Rio de Janeiro, além das disposições do Tratado da Tríplice Aliança, geraram protestos no Chile, na Bolívia, na Colômbia e no Peru.

TEXTO para DISCUSSÃO

No período que precedeu a Guerra do Pacífico,² foram minimizadas as tensões entre Brasil e Chile decorrentes da Guerra Hispano-Sul-Americana e da Guerra da Tríplice Aliança (Fernández, 1959; Santos, 2002) ao mesmo tempo em que se consolidava a ideia de que o Brasil era um aliado para o Chile (Santarosa, 2012).

João Duarte da Ponte Ribeiro, Encarregado de Negócios em Santiago, foi instruído a informar o governo chileno sobre a aliança entre a Bolívia e o Peru e as tentativas de incorporar a Argentina (Santarosa, 2012) e que desse a conhecer esse fato ao chanceler chileno, Adolfo Ibáñez, que deveria “sin prevenirse para la peor hipótesis, busque medios de evitar esa eventualidad, deshaciendo la tempestad por algún acuerdo amigable” (Fernández, 1959, p. 78).

Ibáñez reconheceu o governo imperial como “seu único amigo sincero e a tábua de salvação” (Santos, 2002, p. 123), de forma que a ação da diplomacia brasileira para informar o Chile sobre o tratado secreto é considerado um dos “cimientos más sólidos de amistad que, desde ese momento, unió a los Gobiernos de Santiago y Río de Janeiro, y que el pueblo chileno nunca ha olvidado” (Fernández, 1959, p. 79).

Durante a Guerra do Pacífico, o Brasil se manteve neutro, contudo, a imagem de uma aliança informal entre Brasil e Chile era conveniente para ambos os países (Fernández, 1959; Santos, 2002; Santarosa, 2012). A vitória do Chile na Guerra do Pacífico levou aos ganhos econômicos, dada a importância dos territórios conquistados, e à consolidação do domínio sobre o Pacífico Sul (Santarosa, 2012).

No final do Império, a política externa brasileira buscou preservar o mito da aliança informal com o Chile (Santos, 2002). Com a Proclamação da República, adotou-se uma orientação mais pan-americanista, aproximando-se das nações hispano-americanas e dos Estados Unidos (Cervo e Bueno, 2010). Observou-se, ainda, uma maior aproximação com a Argentina; Joaquim Nabuco, por sua vez, defendia a retomada da amizade privilegiada com o Chile (Santarosa, 2012).

A chegada de José Maria da Silva Paranhos Júnior – Barão do Rio Branco – ao cargo de ministro das Relações Exteriores (1902-1912) foi relevante para que a ideia de amizade ganhasse força. Na carta a Joaquim Nabuco em 1902, Rio Branco afirmava “Faço votos para que seja eterna, e cada vez mais estreita, a amizade entre a Argentina, o Brasil e o Chile.” (Bueno, 2002 *apud* Heinsfeld, 2012, p. 12).

2. Também conhecida como Guerra do Salitre.

De 1902 a 1912, a política externa do Barão do Rio Branco para os vizinhos foi marcada pela convicção de que era indispensável um alto nível de diálogo diplomático para garantir a paz na região (Conduru, 1998). A ideia de o Chile ser um amigo do Brasil é reiterada em diversas ocasiões por Barão do Rio Branco, conforme apresentado a seguir.

- 1) “O que desejamos nesta delicada conjuntura é prestar serviço de amizade a Chile (...) Se surgirem mais tarde complicações desagradáveis para Chile, estaremos prontos, como amigos leais, para de novo sugerir (...) esta mesma solução prudente” (Rio Branco, 1910 *apud* Heinsfeld, 2012, p. 14).
- 2) “insidiosa invenção dos inimigos do Brasil, desejosos de semear desconfianças que nos separassem do nosso antigo amigo, o Chile” (Rio Branco, 1909 *apud* Heinsfeld, 2012, p. 16).
- 3) “Somente para condescender com nossos amigos do Chile prestei a formular o projeto de acordo (...)” (Rio Branco, 1909 *apud* Conduru, 1998).

A aproximação com a Argentina continuaria, e o Chile seria “peça essencial” para a estratégia brasileira para a região: o Pacto ABC³ expressava o acordo de “cordial inteligência política” entre Argentina, Brasil e Chile dado ao peso desses três países, de forma que a aproximação com o Chile não mais seria por oposição à Argentina, no entanto, Brasil e Chile “buscariam exercer uma influência moderadora à participação portenha” (Santarosa, 2012, p. 129).

Lauro Müller, sucessor do Barão do Rio Branco, deu continuidade às negociações do tratado, o qual foi assinado em 1915, aprovado no Brasil e no Chile, mas não na Argentina (Heinsfeld, 2012; Cortés, 2013). Segundo Conduru (1998, p. 59), o “tratado não estipulava qualquer compromisso de natureza militar nem possuía cláusula secreta. Nenhum dos artigos previa o estabelecimento de uma aliança ofensiva ou defensiva nem, tampouco, criava obrigações de coordenação em assuntos militares”.

Tentativas foram feitas para preservar o sentido do ABC posteriormente a sua não ratificação na Argentina (Cortés, 2013; Aranda e Pavez, 2016). Uma delas foi a proposta, feita em 1915, de elevar as legações à categoria de embaixadas nos países

3. Nome formado pelas letras iniciais dos nomes dos três países: Argentina, Brasil e Chile.

TEXTO para DISCUSSÃO

do ABC (Cortés, 2013), o que ocorreria em 1922 no Brasil e no Chile.⁴ Houve a tentativa do presidente argentino, Domingo Perón, de resgatar a ideia do Pacto ABC em um sentido mais integracionista, porém, tal anseio não vingou (Cortés, 2013; Santarosa, 2012).

Da época do Império até o Pacto ABC, de 1915, o relacionamento bilateral entre o Brasil e o Chile caracterizou-se, de maneira geral, em todo o período, pela cooperação e pela cordialidade, a ponto de justificar a célebre ideia de “amizade sem limites” existente entre ambos os países.

No âmbito das visitas presidenciais, a primeira visita de um presidente chileno ao Brasil ocorreu em 1947 e a de um presidente brasileiro ao Chile, em 1963. No primeiro caso, durante o banquete oferecido ao presidente chileno, Gabriel Gonzalez Videla⁵ (1946-1952), por ocasião de sua visita ao Brasil, o presidente brasileiro, Eurico Gaspar Dutra (1946-1951), disse que tal visita “reafirma a tradicional amizade chileno-brasileira que, velha de mais de um século, nutre-se de raízes profundas, mergulhadas na consciência dos nossos dois Povos” (Dutra, 1947, p. 101). O Chile apoiou o lançamento da Operação Pan-Americana, de iniciativa do Brasil, em 1958 e, em 1960, a conformação da Área Latino-Americana de Livre-Comércio (ALALC), da qual Brasil e Chile foram membros fundadores (Santarosa, 2012).

A primeira visita de um presidente brasileiro ao Chile foi de João Goulart em 1963. Segundo Pacheco (2023, p. 19), atual Embaixador do Brasil em Santiago (2020-), “a viagem, com duração de quatro dias, foi objeto de intensa mobilização popular e deixou legado até hoje presente na capital chilena”. Goulart foi o primeiro estrangeiro a receber o título de doutor *honoris causa* da Universidade do Chile e foi homenageado com a nomeação da Población João Goulart na comuna de La Granja, onde havia visitado em 1963 – e que possui uma rua em homenagem ao presidente Lula da Silva⁶ (Pacheco, 2023).

Os presidentes João Goulart e Jorge Alessandrini assinaram a Declaração de Santiago, que defendia “o direito de autodeterminação dos povos, a não intervenção, a democracia representativa, mediante eleições livres e periódicas, e o respeito aos

4. A página do Ministério das Relações Exteriores indica que, em 1922, é “elevada à categoria de Embaixada a Legação do Brasil em Buenos Aires”. Em relação ao Chile: “Elevação das Legações dos dois países à categoria de Embaixadas”. Disponível em: <https://www.gov.br/mre/pt-br/assuntos/relacoes-bilaterais/todos-os-paises/republica-do-chile>; <https://www.gov.br/mre/pt-br/assuntos/relacoes-bilaterais/todos-os-paises/republica-argentina>.

5. Gabriel Gonzalez Videla foi embaixador do Chile no Brasil de 1942 a 1945. Disponível em: https://www.bcn.cl/historiapolitica/resenas_biograficas/wiki/Gabriel_Gonz%C3%A1lez_Videla. Acesso em: 22 abr. 2024.

6. Disponível em: <https://maps.app.goo.gl/VNaCUAD7YP1gSEyh6>.

direitos humanos” (Pacheco, 2023, p. 21). Goulart e Alessandrini, no âmbito econômico, “frisaram a busca da integração regional e esforços conjuntos em prol da complementação entre as indústrias automobilísticas do Brasil e do Chile” (Pacheco, 2023, p. 21), tendo em vista o interesse brasileiro de promover as exportações de veículos e peças do país (empresários brasileiros integraram a comitiva presidencial) e o interesse do chileno de produzir conjuntamente automóveis com insumos do Chile (Pacheco, 2023).

Os golpes militares ocorridos em 1964, no Brasil, e em 1973, no Chile, marcaram profundamente as relações bilaterais. Com o golpe militar no Brasil, inaugurou-se o período de “anos de desencontro”, marcada pelas divergências entre os governos chileno (Eduardo Frei e Salvador Allende) e brasileiro (Castello Branco e Costa e Silva) (Fonseca Júnior, 2006; Santarosa, 2012).

De 1970 até 1973, o governo de Salvador Allende buscava construir boas relações com o governo brasileiro ainda que fosse crítico aos regimes militares e à campanha de jornais brasileiros contra o seu governo (Marques, 2014; 2017). Dois assuntos que ganhavam destaque na agenda bilateral, por apresentarem uma agenda positiva, eram a comunicação ferroviária e rodoviária entre Arica-Antofagasta (Chile) ao porto de Santos (Brasil) (Ministério, 1971b *apud* Marques, 2014) e o acordo no setor automotivo (Simon, 2021). Nota-se que, nos primeiros anos da década de 1970, a agenda estrutural que garantiu a interdependência e perenidade das relações bilaterais já estava desenhada em seus dois principais componentes: integração de infraestrutura e integração produtiva.

Segundo Simon (2021), o Brasil, durante a ditadura militar, buscou minar o governo Allende ao mesmo tempo que buscava ampliar o comércio bilateral com o Chile. Em 1971, “o governo Médici entrou na disputa pela venda de mil ônibus da Mercedes-Benz do Brasil à Empresa de Transportes Coletivos, pertencente ao estado chileno. O Brasil ofereceu uma linha de crédito de US\$ 20 milhões (...) tentando bater as ofertas concorrentes”, o que seria uma oportunidade para potencializar a rápida industrialização do Brasil por meio das exportações do setor automotivo (Simon, 2021, p. 164).

A oferta brasileira foi a vencedora. Para o Chile, a venda de automóveis brasileiros era também uma oportunidade diplomática para “desanuviar as relações com o Brasil e chamar a atenção aos interesses em comum” (Simon, 2021, p. 164). Contudo, isso não impediria o governo brasileiro de apoiar o golpe militar no Chile em 11 de setembro de 1973.

O Brasil foi o primeiro país a reconhecer a Junta Militar chilena em 11 de setembro de 1973. O chanceler brasileiro, Gibson Barboza, ao receber as credenciais do embaixador chileno no Brasil, Hernán Cubillos Sallato, destacou que havia chegado o momento de

TEXTO para DISCUSSÃO

estreitar as relações bilaterais em todos os níveis e que o Brasil e Chile estavam na mesma trincheira (Simon, 2021). A construção de Itaipu era um tema de grande interesse para o Brasil e cuja posição chilena a respeito dele definiria a política externa brasileira para o Chile⁷ (Simon, 2021).

A forma como o Brasil apoiou o golpe de 1973 e deu sustentação ao regime militar chileno (1973-1990) é abordado em diversos estudos, os quais dão ênfase às concessões de crédito pelo Banco Central, às transferências de armamentos brasileiros ao Chile, à participação de militares nas sessões de tortura no Estádio Nacional, entre outros (Bandeira, 2003; Simon, 2021; Domínguez, 2022).

Há um aspecto das relações bilaterais durante esse período que merece atenção, pois se reflete nos discursos presidenciais desde a redemocratização. É a experiência do exílio brasileiro no Chile. Esse é um fenômeno intrínseco das ditaduras militares no Cone Sul: com o golpe no Brasil, houve expressivo número de brasileiros exilados no Chile,⁸ sendo que vários deles tiveram papel relevante no âmbito político e intelectual em distintos projetos educativos chilenos (Norambuena, Palomera e López, 2018).

O Chile foi o destino de vários exilados políticos brasileiros, representando a fase latino-americana do exílio brasileiro após o Golpe de 1964 (Marques, 2017), muitos dos quais ocuparam cargos de alto nível da política brasileira: Fernando Henrique Cardoso, Marco Aurélio Garcia, José Serra, Cesar Maia e seu filho, Rodrigo Maia.

Fernando Henrique Cardoso foi presidente da República de 1995 a 2002: esteve exilado no Chile de 1964 a 1967. Marco Aurélio Garcia, assessor especial da Presidência da República para temas internacionais de 2003 a 2016: esteve exilado no Chile de 1970 a 1973. José Serra, foi prefeito, governador, deputado federal e senador por São Paulo, e integrante do Grupo Parlamentar Brasil-Chile no período 2019-2022: esteve exilado no Chile de 1965 a 1973. Rodrigo Maia, deputado federal pelo Rio de Janeiro e presidente da Câmara de 2019 a 2021, nasceu no Chile em 1970, durante o exílio de seus pais.

Como bem sinaliza Marques (2017), o exílio não se traduz em completo isolamento. Os atores que recebem os exilados políticos e oferecem solidariedade por

7. Maiores detalhes sobre o posicionamento chileno e a pressão do Brasil sobre o Chile está no capítulo *A irmã mais velha* (Simon, 2021).

8. Segundo Norambuena, Palomera e López (p. 458, 2018), “Se estima que alrededor de 4 mil brasileños se habrían instalado en Chile tras el golpe militar contra el presidente João Goulart, entre ellos reconocidos intelectuales que inclusive participaron activamente en la vida política, cultural y académica del país durante el gobierno de Eduardo Frei”.

meio de uma rede de militância acabam confirmando e fortalecendo identidades, além de transmitir valores.

A força do processo de redemocratização no Brasil da década de 1980 e do Chile na década de 1990 e o rechaço ao autoritarismo em ambos os países fizeram da democracia um valor compartilhado e inerente à integralidade da agenda bilateral.

O ex-governador de São Paulo André Franco Montoro, frequentou e cultivou grande amizade com o Chile e especialmente com Eduardo Frei. Essa experiência foi fundamental para sua formação latino-americanista e convicção de que a integração da América Latina deveria ser objetivo constitucional do Brasil. Montoro foi o mentor intelectual do preceito inserido na Constituição de 1988, em seu art. 4º, nos seguintes termos: “A República Federativa do Brasil buscará a integração econômica, política, social e cultural dos povos da América Latina, visando à formação de uma comunidade latino-americana de nações”. Com alguma licença poética, pode-se dizer que a vivência chileno-brasileira vocacionou o compromisso constitucional do Brasil com a integração na América Latina.

Por isso, a partir dos anos 1990, as relações são principalmente marcadas pelo processo de redemocratização. Todos os presidentes brasileiros visitaram o Chile e os presidentes chilenos visitaram o Brasil, bem como no nível de chanceleres, e a relação bilateral foi se aperfeiçoando tanto na arena multilateral quanto regional (Fonseca Júnior, 2006).

Tal estreitamento reflete a inserção internacional de Brasil e Chile a partir do final da década de 1980 e início da década de 1990. Desde então, a agenda bilateral chileno-brasileira tem se desenvolvido nas frentes da governança internacional, paz e segurança regional, infraestrutura, sustentabilidade, segurança alimentar, antártica, defesa e integração regional.

Destacam-se o apoio do Chile à aspiração brasileira de ocupar um assento permanente no Conselho de Segurança da Organização das Nações Unidas (ONU), que foi um elemento importante para consolidar as bases de confiança (2003); a posição convergente de rechaçar a invasão ao Iraque (2003); o convite do presidente Lula ao presidente Lagos para participar do lançamento da Iniciativa contra a Fome (2003); a atuação conjunta entre Chile, Argentina e Brasil na reforma do Tratado de Tlatelolco (2004); a participação do Chile no Grupo dos Vinte (G20) liderado pelo Brasil no contexto de das negociações da Rodada de Doha (2003-2004); a cooperação conjunta na Missão de Paz da ONU no Haiti (2004); o apoio do Brasil à candidatura de José Miguel Insulza à Organização dos Estados Americanos (OEA) (2005); a iniciativa de Brasil, França e

TEXTO para DISCUSSÃO

Chile para estabelecer uma taxa sobre passagens aéreas para financiar a compra de medicamentos contra o HIV/Aids (2006)⁹ (Fonseca Júnior, 2006; Van Klaveren, 2011; Amorim, 2022).

No plano regional, destacam-se a atuação conjunta em momentos de crise, como a Guerra de Cenepa (1995), entre o Peru e o Equador, em que Brasil e Chile atuaram como países garantes e promoveram a assinatura do documento Paz de Brasília, e o Grupo de Amigos da Venezuela, para a resolução da crise política na Venezuela em 2003-2004 (Fonseca Júnior, 2006). O “encontro democrático” (Fonseca Júnior, 2006) implicou a defesa dos valores democráticos, direitos humanos e liberdades individuais nos foros regionais como o Mercosul e a União de Nações Sul-Americanas (Unasul) e nas declarações presidenciais conjuntas (Santarosa, 2012).

A I Reunião de Presidentes Sul-Americanos foi outro marco para as relações bilaterais, pois se afirmaria um espaço sul-americano para discutir temas como: democracia; comércio; integração de infraestrutura; drogas ilícitas e delitos conexos; e informação, conhecimento e tecnologia. Dela decorreu a criação da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana, em que Brasil e Chile atuaram conjuntamente para institucionalizar, mais adiante, o Cosiplan da Unasul. Mais adiante, a proposta brasileira da Comunidade Sul-Americana de Nações recebeu apoio da chancelaria chilena, principalmente por propor um espaço para discutir a integração em infraestrutura e fortalecer o relacionamento com o Brasil e os vizinhos (Fonseca Júnior, 2006).

Nesse sentido, em 2007, foi proposto o corredor bioceânico, cujo traçado passava pela Bolívia, e buscou demonstrar a “reinserção” do Chile na região, bem como imprimir a imagem de que era um construtor de pontes na região (Wehner, 2016). A Declaração de La Paz, assinada pelos presidentes de Brasil (Lula da Silva), Bolívia (Evo Morales) e Chile (Michelle Bachelet), ressaltou o potencial desse projeto para a integração da região e o diálogo desta com a Ásia-Pacífico (Corredor..., 2008). Atualmente, Brasil e Chile têm como principal projeto de infraestrutura na agenda bilateral o Corredor Rodoviário Bioceânico, no qual são atores centrais (Franco *et al.*, 2023), tema que será abordado com mais profundidade na seção 4.

Na área de energia, em 2002, Brasil e Chile assinaram o Acordo de Cooperação entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Chile no Campo dos usos Pacíficos da Energia Nuclear, em 2006, o Memorando de Entendimento para Estabelecimento de Comissão Mista Permanente em Matéria Energética e

9. Disponível em: https://www.bbc.com/portuguese/reporterbbc/story/2006/03/060301_taxaaereaparisgcg..

de Mineração, e, em 2007, o Memorando de Entendimento entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Chile na Área de Biocombustíveis.¹⁰

Brasil e Chile têm promovido a cooperação em ciência, tecnologia e inovação. Foram realizadas a primeira e a segunda reuniões da Comissão Conjunta de Ciência e Tecnologia Brasil-Chile em 2008 e 2010, e em 2009 o Chile anunciou a decisão de adotar padrão nipo-brasileiro (ISDB-T) de televisão digital (Santarosa, 2012). Em relação à infraestrutura digital, em 2020, Brasil e Chile assinaram o Memorando de Entendimento sobre Cooperação na Área de Telecomunicações e Economia Digital, e em 2021 o Brasil aderiu ao projeto Humboldt, de um cabo submarino de iniciativa chilena para conectar a América do Sul, a Oceania e a Ásia através de Valparaíso (Adesão..., 2021).

Na área de sustentabilidade, Brasil e Chile participaram ativamente das negociações do acordo sobre conservação e uso sustentável da biodiversidade marinha em áreas além da jurisdição nacional (Biodiversity Beyond National Jurisdiction – BBNJ), conhecido como Tratado do Alto-Mar, e o Chile o apresentou uma proposta para sediar a Secretaria do BBNJ em Valparaíso (Conclusão..., 2023; Presidente..., 2023).

A segurança alimentar é um tema que tem estado presente na agenda bilateral entre o Brasil e o Chile: em 2004, Brasil, Chile, Espanha e França lideraram a iniciativa Ação contra a Fome e a Pobreza; em 2015, o estabelecimento do projeto de cooperação trilateral Apoio ao Sistema de Segurança Alimentar e Sanidade Agropecuária do Suriname; e, em 2024, o Chile foi convidado pelo Brasil para reunião do G20 em que será apresentada a Aliança Global de Combate à Fome (Ministro..., 2024). Cabe destacar que o Chile foi convidado pelo Brasil a participar dos grupos de trabalho sobre comércio e investimentos, turismo, emprego, empoderamento das mulheres, agricultura e transições energéticas e da força-tarefa para Mobilização Global contra a Mudança do Clima no âmbito do G20.

Uma área específica e de especial interesse é a cooperação antártica. Em 1959, foi assinado o Tratado da Antártica, cujos artigos estabelecem as diretrizes de convivência no continente, uso pacífico do continente, realização de pesquisas científicas, entre outros (Andrade *et al.*, 2018) e, nos anos seguintes, o Brasil foi convidado pelo Chile para acompanhar três expedições chilenas à Antártica (1963-1964, 1964-1965 e 1966-1967) (Mattos e Câmara, 2020).

10. Memorando sobre biocombustíveis entre Brasil e Chile (2007). Disponível em: https://antigo.mctic.gov.br/mctic/opencms/legislacao/outros_atos/memorandos_de_entendimento/Memorando_de_Entendimento_Brasil_X_Chile_de_26042007.html?searchRef=biocombust%C3%ADveis&tipoBusca=expressaoExata.

TEXTO para DISCUSSÃO

A presença brasileira nesse continente é estratégica, uma vez que a principal rota de acesso à Antártica se dá pelo Atlântico Sul, onde estão as fronteiras marítimas e rotas de comércio, comunicação e turismo (Andrade *et al.*, 2018). O Proantar é um programa interinstitucional¹¹ que visa à presença estratégica do Brasil na Antártica para o desenvolvimento de pesquisas científicas e a preservação do meio ambiente.¹²

Há uma estreita relação entre Brasil e Chile na operacionalização do Proantar, pois o Brasil utiliza a pista de pouso da estação chilena¹³ e a cidade de Punta Arenas (região de *Magallanes*) para apoio aos navios e aos aviões da FAB,¹⁴ gerando movimentação econômica naquela cidade (Andrade *et al.*, 2018). Em 2013, foi assinado o Acordo de Cooperação Antártica entre o Brasil e o Chile, o qual entrou em vigor em 8 de julho de 2022.

O esforço comum se consolida com o acordo sobre Cooperação em Matéria de Defesa, assinado em 2007, entre o governo da República Federativa do Brasil e o governo da República do Chile. Desde então, Brasil e Chile estreitaram as relações bilaterais nessa temática por meio de visitas ministeriais e reuniões de alto nível, atividades acadêmicas e participação em feiras, como a Latin America Aerospace and Defence. Em 2009, a Força Aérea do Chile adquiriu doze unidades do avião A-29, Super Tucano da Embraer (Chile, 2009).

Durante a XI Reunião de Consultas Políticas, em 2015, foi acordada a criação do Mecanismo 2+2 (Chile, 2015), o qual foi reiterado pelas então presidentas dos dois países e também discutido durante outras reuniões de consultas políticas entre Chile e Brasil em 2016 (Chile, 2016), e em 2017 (Chile, 2017). Em 2018 e 2019 foram realizadas a

11. Ministérios e agências envolvidas: Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações (MCTI), MRE, Ministério da Defesa (MD), Ministério do Meio Ambiente (MMA), Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) (Marinha do Brasil, [2023]). Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/secirm/pt-br/proantar/estrutura>.

12. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/secirm/pt-br/proantar/sobre>.

13. De acordo com Andrade *et al.* (2018), a Estação Antártica Comandante Ferraz não possui pista de pouso e decolagem para aeronaves da Força Aérea Brasileira (FAB).

14. Segundo Andrade *et al.* (2018, p. 31), “As diferenças entre as pistas chilena e argentina são consideráveis: enquanto a da Base Carlini tem 400 m de comprimento e 40 m de largura, a da Base Eduardo Frei apresenta comprimento e largura de 1,3 mil metros e 100 m, respectivamente, o que possibilita a operação de aviões de maior porte. A estação chilena permite, ainda, a realização de operações conjuntas (aéreas e marítimas), ao passo que a argentina comporta apenas as aéreas. (...) O aeroporto e o porto localizados na cidade argentina de Ushuaia também podem, eventualmente, ser utilizados para esse suporte. A preferência pela cidade chilena nas operações realizadas pelo Brasil, no entanto, é motivada, principalmente, pelo custo de operação mais baixo – além de Ushuaia não possuir um rebocador, de modo que as atracções em seu porto dependem das condições meteorológicas”.

primeira e a segunda reuniões do Diálogo Político-Militar Brasil-Chile (Mecanismo 2+2), em que participaram os ministros brasileiro e chileno de Relações Exteriores e de Defesa para debater temas relativos às operações de manutenção de paz, cooperação antártica, cooperação cibernética, papel das instituições interamericanas de defesa, desafios regionais, ciência e tecnologia e base industrial de defesa (Primeira..., 2018; Canciller..., 2019).

No marco da primeira reunião do Mecanismo 2+2, Brasil e Chile assinaram o Protocolo Complementar ao Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Chile sobre Cooperação em Matéria de Defesa, referente ao Intercâmbio de Dados e Serviços de Catalogação da Defesa e a Declaração de intenções entre o Ministério da Defesa da República Federativa do Brasil e o Ministério da Defesa Nacional da República do Chile sobre Cooperação em Ciberdefesa para “para promover um ciberespaço internacional seguro e confiável, em apoio aos interesses nacionais e com a finalidade de fomentar uma colaboração e cooperação mais estreita entre o Brasil e o Chile em questões de Ciberdefesa” (Atos..., 2018). A terceira reunião do Mecanismo 2+2 entre Brasil e Chile ocorreu em 21 de novembro de 2023, um dia antes da reunião 2+2 com os doze países da América do Sul.

É certo que, desde 1990, as afinidades políticas entre Brasil e Chile se mantiveram em uma relação de alto nível, incidindo na agenda e na intensidade das relações bilaterais, mesmo os países não possuindo fronteiras entre si. A integração regional, atualmente, é um dos temas fundamentais da agenda bilateral entre Brasil e Chile, corroborando o que argumentamos neste estudo de que Brasil e Chile possuem uma relação bilateral com vocação regional.

Como será abordado na terceira seção, o Brasil e o Chile foram atores fundamentais na elaboração da agenda e nos esforços para a aproximação entre o Mercosul e a Aliança do Pacífico. Essa aproximação deve ser avaliada considerando o contexto em que se discutia uma possível competição entre o bloco e a divisão da integração no eixo Atlântico e Pacífico. Nesse sentido, a ex-presidenta Dilma Rousseff, durante viagem ao Chile, destacou que a aproximação era estratégica para a América do Sul, pois no “momento de queda dos preços das *commodities*, de desaceleração de economias emergentes e de crise mais profunda, nós temos de cooperar, nós temos esse caminho e esse é um caminho que sem dúvida leva ao maior desenvolvimento econômico” (Declaração..., 2016, grifo nosso).

TEXTO para DISCUSSÃO

Na mensagem ao Senado Federal para a indicação do atual embaixador do Brasil no Chile, Paulo Roberto Soares Pacheco, o Ministério de Relações Exteriores destacou a liderança do Chile para promover a convergência e que Brasil e Chile trabalham juntos para promover o diálogo entre o Mercosul e a Aliança do Pacífico (Senado Federal, 2020). Isso levou a que houvesse uma maior aproximação entre os países e que repercutisse positivamente para outros temas da agenda bilateral: conectividade física, conectividade digital, defesa e o acordo de livre comércio (Gonçalves, 2021).

O Acordo de Livre Comércio entre a República Federativa do Brasil e a República do Chile foi proposto pelo ex-presidente chileno, Sebastián Piñera. Nesse acordo estão os temas que não constavam em acordos existentes anteriormente, como o ACE-35. No total, foram quatro rodadas de negociações até a assinatura, pelo presidente chileno e o então presidente brasileiro Michel Temer, em novembro de 2018. De acordo com a nota do Itamaraty, o Acordo de Livre Comércio “constituirá, ao mesmo tempo, um vetor de aproximação entre o Mercosul e a Aliança do Pacífico e de fortalecimento da integração regional” (Brasil e Chile, 2018).

O acordo, que entrou em vigor em 2022, tem como novidade a inclusão de um tema que possui relevância na agenda bilateral atual: a inclusão do capítulo de comércio e gênero (capítulo 18).

Nesse acordo, Brasil e Chile reconhecem

que o comércio internacional e o investimento são motores de crescimento econômico e que melhorar o acesso das mulheres às oportunidades e remover os obstáculos em seus países melhora sua participação na economia nacional e internacional e contribui para o desenvolvimento econômico sustentável (Brasil e Chile, 2018).

Ademais, em 2023, o Brasil, por convite do Chile, aderiu ao Arranjo Global sobre Comércio e Gênero (Global Trade and Gender Arrangement – GTAGA) e, em 2024, os dois países assinaram a Declaração sobre a Política Externa Feminista da América Latina e do Caribe no âmbito da VIII Cúpula da Comunidade de Estados Latino-Americanos e Caribenhos (Celac). Entre os compromissos destacados na declaração está o compromisso de “incentivar, a partir da política externa, ações governamentais para reduzir e para eliminar diferenças estruturais, disparidades e desigualdades de gênero, a fim de construir uma sociedade mais justa, igualitária e próspera” (Declaração..., 2024).

3 RELAÇÕES ECONÔMICO-COMERCIAIS ENTRE BRASIL E CHILE

As relações econômico-comerciais entre Brasil e Chile são amplas e contemplam desde tradicionais investimentos nos setores de papel e celulose, serviços financeiros, transporte, varejo, energia e outros, até os esforços mais recentes de políticas públicas voltadas à facilitação do comércio eletrônico, ao incentivo à internacionalização de micro, pequenas e médias empresas e empreendedores (MPMEs) e à promoção comercial com enfoque em gênero (Brasil, 2021; CNI, 2023). No âmbito dos intercâmbios bilaterais, destacam-se a comercialização de recursos energéticos, minérios, produtos manufaturados voltados ao setor de cargas e transportes, proteínas animais, bebidas, frutas, lácteos e bens de consumo diversos.¹⁵ Mesmo já consolidado, o comércio bilateral tem potencial para evoluir quantitativa e qualitativamente, ou seja, é possível intercambiar mais (em valor e volume) e melhores bens (de maior valor agregado).

Apesar de não compartilharem limites territoriais, Brasil e Chile apresentam significativo trânsito de produtos por meio de vias interiores de integração na América do Sul. Em 2023, mais de um terço das exportações brasileiras destinadas ao Chile e das importações realizadas pelo Brasil desde o referido país, se deram por estradas. O fluxo terrestre de bens tem margem para seguir escalando, sobretudo a partir de experiências como as que vêm ocorrendo no âmbito do grupo de trabalho do corredor rodoviário bioceânico, espaço compartilhado em que também se debate a necessidade de caminhar em direção à harmonização das agendas normativa e regulatória regionais, gargalos que ainda restringem a interação e o trânsito transfronteiriço de pessoas e mercadorias na América do Sul.

Em termos logísticos, há grande espaço para complementaridade entre Brasil e Chile, pois, se, de um lado, a *expertise* chilena nas rotas comerciais do Pacífico confere à nação andina uma posição de referência na distribuição eficiente de mercadorias desde seus principais portos, condição de extrema relevância para setores econômicos brasileiros, por outro, as infraestruturas portuárias estabelecidas na costa atlântica do Brasil podem representar, para os interesses chilenos, plataformas facilitadoras do diálogo birregional Chile-África e de acesso a terceiros mercados a partir do Atlântico.

Quanto mais Brasil e Chile elevam sua interdependência econômica, seja via projetos de integração de infraestrutura de transportes, energética e de comunicações, seja em integração de cadeias produtivas industriais, sobretudo as voltadas à eletrificação veicular, biocombustíveis, hidrogênio verde e energias alternativas, mais estratégica

15. Disponível em: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral>.

TEXTO para DISCUSSÃO

se torna essa cooperação bilateral com vocação regional, construída conjuntamente pelas sociedades brasileira e chilena durante os 188 anos de relações diplomáticas mantidas entre essas duas nações.

No âmbito do comércio bilateral é fundamental destacar algumas mudanças recentes com potencial de impactar fortemente os fluxos comerciais entre Brasil e Chile, especialmente as referentes ao Acordo de Livre-Comércio entre os países, que entrou em vigor em 2023 e trouxe duas novidades: i) o capítulo de compras governamentais; e ii) o capítulo de gênero. Ambos os capítulos são caros às discussões levantadas por este estudo e, conseqüentemente, para as sugestões apresentadas ao longo da investigação.

Em relação ao capítulo de compras governamentais, é garantido o tratamento igualitário entre fornecedores brasileiros e chilenos para contratações de bens e serviços das entidades abrangidas pelo referido documento – contudo, as contratações públicas dos municípios chilenos não estão cobertas pelo acordo (CNI, 2023).

Sobre o capítulo de gênero, o art. 18.4 define que as partes estabelecerão um comitê de comércio e gênero. Também é importante ressaltar que, em relação às agências nacionais de promoção das exportações, tanto a Agência de Promoção de Exportações e Investimentos (ApexBrasil) como a ProChile estabeleceram iniciativas de gênero, como o programa Mulheres e Negócios Internacionais¹⁶ (ApexBrasil), Mujer Exporta¹⁷ e Activa Empresarias¹⁸ (ProChile).

Segundo estudos da Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), a integração comercial regional tem o potencial de reduzir as brechas de desigualdade de gênero, principalmente se os intercâmbios são orientados a setores

16. O programa busca promover, qualificar e apoiar empresas lideradas por mulheres, adotando ações inclusivas como pontuações extras ou outros diferenciais na hora do ranqueamento para que possam se qualificar ou exportar ainda mais. Mais informações disponíveis em: <https://apexbrasil.com.br/mulheresenegociosinternacionais>.

17. Trabalho da ProChile com o objetivo de proporcionar às empresas exportadoras lideradas por mulheres acesso a informações estratégicas - como benefícios tarifários e oportunidades comerciais -, apoiar os seus processos de internacionalização e contribuir ativamente para aumentar a sua presença e permanência nos mercados internacionais. Mais informações disponíveis em: <https://www.prochile.gob.cl/innovacion-y-competitividad/mujer-exporta>.

18. Activas Empresarias é uma plataforma colaborativa apresentada pelo projeto Mujeres Emplea, do Sistema das Nações Unidas no Chile, Corfo e ProChile que nasceu como uma oportunidade para empresas lideradas por mulheres expandirem suas redes comerciais nacionais e internacionais, ganharem visibilidade e abrirem espaço para potenciais negócios. Mais informações disponíveis em: <https://www.prochile.gob.cl/noticias-old/detalle-noticia/2022/03/30/activa-empresarias-lanzan-plataforma-colaborativa-que-vincular%C3%A1-los-negocios-liderados-por-mujeres-con-grandes-empresas>.

com elevado conteúdo industrial e tecnológico, pois se abre a oportunidade para a diversificação produtiva e a criação de empregos de qualidade a mulheres (Güezmes e Romero, 2024).

De acordo com o documento *Mulheres no Comércio Exterior: uma análise para o Brasil*, elaborado pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex), do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC), “empresas que têm uma menor presença de *commodities* na sua pauta de exportação apresentam uma maior participação das mulheres na sua força de trabalho” (Brasil, 2023a, p. 5). Nesse sentido, este *Texto para Discussão* aponta algumas possibilidades para o futuro dos fluxos comerciais entre Brasil e Chile, bem como a governança em infraestrutura em áreas que levem em consideração a perspectiva de gênero e a diminuição das desigualdades.

3.1 Evolução do comércio bilateral Brasil-Chile (2000-2023)

Considerando o período 2000-2023, é fundamental destacar que houve oscilações do fluxo comercial de bens entre Brasil e Chile. O gráfico 1, apresentado na sequência, expressa todos os movimentos de crescimento, queda e indícios de recuperação do comércio bilateral realizados nos últimos anos entre essas duas economias.

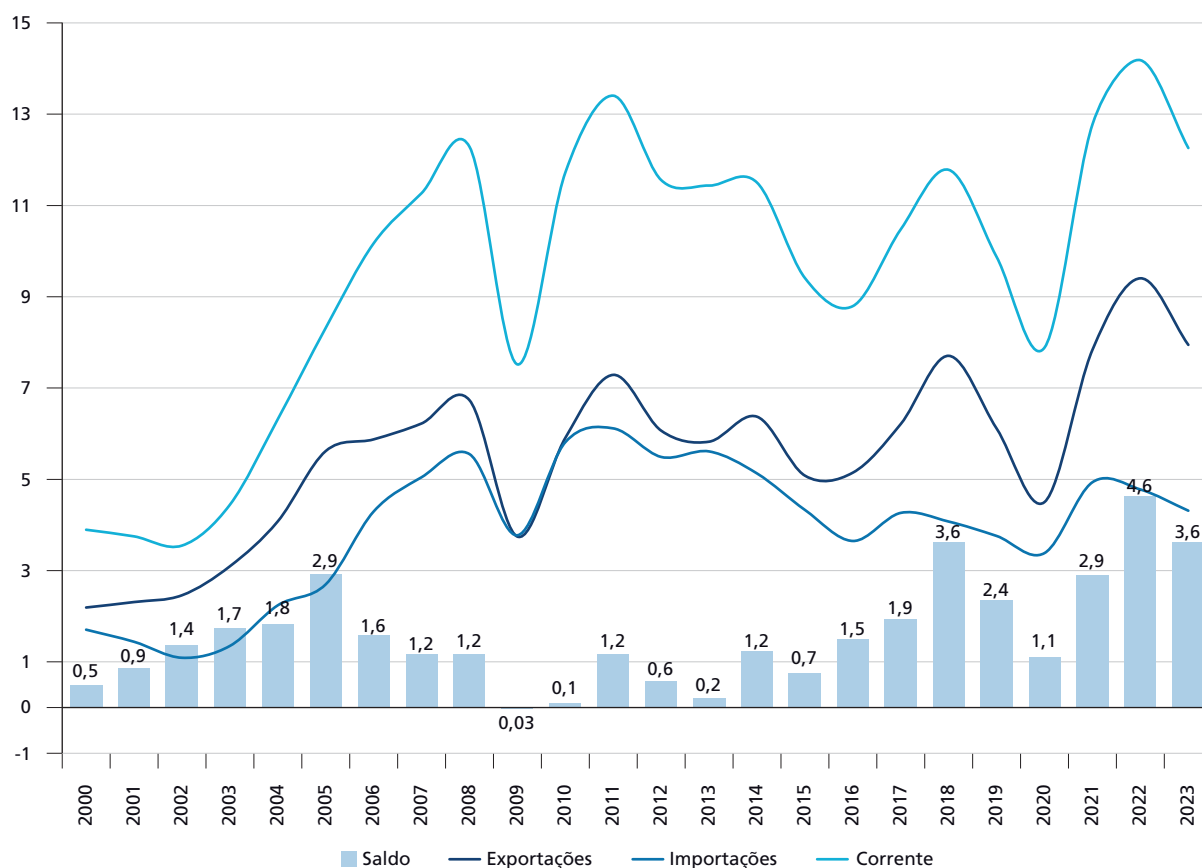
Durante quase todo o período avaliado, prevaleceram superávits anuais na balança comercial do Brasil em relação ao Chile. A única exceção foi em 2009, quando as trocas comerciais caíram significativamente, consequência do impacto da crise financeira internacional de 2008 no fluxo de produtos intercambiados entre ambas as nações. O pico das exportações brasileiras para o mercado chileno, nas mais de duas décadas analisadas, se deu em 2022, totalizando US\$ 9,4 bilhões. No mesmo ano, o superávit comercial do Brasil com o Chile registrou US\$ 4,6 bilhões, o maior valor registrado até então.

Além das oscilações no valor das exportações brasileiras destinadas ao Chile, apresentadas no gráfico 1, houve forte mudança no perfil das atividades exportadoras brasileiras para esse destino. A partir da tabela 1, é possível comparar o desempenho exportador das atividades econômicas brasileiras da indústria de transformação (de alta e média-alta; média ou baixa intensidade tecnológica), da indústria extrativa e de outras atividades não industriais.

TEXTO para DISCUSSÃO

GRÁFICO 1

Evolução dos intercâmbios comerciais de bens entre Brasil e Chile (2000-2023)
(Em US\$ bilhões FOB,¹ a preços constantes de 2023)



Fonte: Comex Stat. Disponível em: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral>.

Elaboração dos autores.

Nota: ¹ "O valor FOB indica o preço da mercadoria em dólares americanos sob o incoterm FOB (*free on board*), modalidade na qual o vendedor é responsável por embarcar a mercadoria enquanto o comprador assume o pagamento do frete, seguros e demais custos pós-embarque" (Brasil, 2020, p. 26).

TABELA 1
Evolução das exportações brasileiras destinadas ao Chile, segundo a intensidade tecnológica das atividades econômicas exportadoras (2000-2023)
(Em %)

Intensidade tecnológica da atividade econômica exportadora	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Alta e média-alta	56	51	50	49	50	58	47	44	42	51	48	35	44	42	31	38	39	39	38	42	40	35	36	28
Média	16	13	13	14	14	11	12	12	14	13	11	9	10	9	7	9	8	8	7	8	10	8	8	6
Baixa	27	28	29	25	22	16	11	11	12	15	14	14	22	23	18	24	25	21	21	26	32	27	22	25
Extrativa	0	6	6	11	13	14	29	33	31	20	26	40	23	25	43	28	27	30	34	23	18	29	35	40
Outras atividades	2	2	2	1	1	1	0	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Total em US\$ bilhões (FOB)	2,19	2,31	2,46	3,09	4,08	5,62	5,87	6,22	6,73	3,74	5,91	7,29	6,06	5,82	6,37	5,08	5,14	6,21	7,7	6,11	4,5	7,84	9,4	7,94

Fonte: Comex Stat (disponível em: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral>); e United Nations Industrial Development Organization (Unido).
Elaboração dos autores.

TEXTO para DISCUSSÃO

Ao longo dos anos analisados (2000-2023), as atividades industriais de alta e média-alta intensidade tecnológica brasileiras perderam peso relativo nas vendas externas para o Chile. Esse movimento se deu, sobretudo, em razão do acentuado crescimento da participação relativa da indústria extrativa (em especial de petróleo bruto) nas vendas do Brasil para o país andino.

Em 2000, as atividades econômicas de alta e média-alta intensidade tecnológicas foram responsáveis por 56% das vendas brasileiras para o Chile; em 2023, apesar do crescimento no valor exportado, elas representavam 28%. As atividades econômicas de média intensidade tecnológica também recuaram na comparação entre 2000 e 2023, passando de 16% para 6%. Em contrapartida, as atividades extrativas cresceram verticalmente, alcançando, em 2023, 40% do valor total das exportações, como observado na tabela 1.

Uma maneira de recuperar o peso de atividades econômicas de maior valor agregado e intensidade tecnológica nas vendas externas do Brasil para o Chile, seria apostando na elevação dos intercâmbios industriais em setores com grande potencial de crescimento. A articulação produtiva de cadeias de valor como a automobilística, com especial destaque para a produção e comercialização de ônibus elétricos (Lima e Herreros, 2022) e outros veículos eletrificados (Ronzheimer *et al.*, 2022) e híbrido flex, poderia, por exemplo, ser determinante para a recuperação do peso das atividades da indústria de transformação de alta complexidade no total transacionado entre esses dois países sul-americanos. A incorporação e o adensamento dessas novas atividades econômicas poderiam contribuir para a reversão do quadro de desindustrialização da economia brasileira e de perda de espaço do tecido produtivo brasileiro nos intercâmbios de bens manufaturados na América do Sul (CNI, 2021).

3.1.1 A posição do Brasil como exportador de bens para o Chile (2000-2023)

Nos últimos anos, o Brasil consolidou-se como o terceiro principal abastecedor do Chile, ficando atrás somente da China e dos Estados Unidos, países que ultimamente foram alternando-se na posição de principal origem das importações anuais realizadas por esse país patagônico de extensa costa no pacífico sul-americano.

Segundo os dados oficiais de comércio exterior disponibilizados na plataforma do Servicio Nacional de Aduanas de Chile, em 2022, o total das compras externas realizadas

pela economia chilena somaram US\$ 98,8 bilhões (CIF),¹⁹ das quais 24,6% foram de origem chinesa, 21% estadunidense e 10,4% brasileira. Em 2023, contudo, foram registradas importações na casa dos US\$ 80 bilhões (CIF), denotando forte contração em relação ao ano anterior, principalmente em razão da queda das compras externas de óleos refinados de petróleo e derivados, veículos e outros bens adquiridos desde o exterior.

Um indicativo que expressa o quão particular e significativo é a relação comercial entre Brasil e Chile é que o país andino, nos últimos anos, vem sendo a única nação do mundo que, simultaneamente, teve mais de 10% de suas importações de origem brasileira e não compartilha limites fronteiriços com o Brasil.

É fundamental ressaltar que o perfil das mercadorias importadas pelo Chile varia em certa medida de acordo com o país de origem. Por exemplo, enquanto as compras chilenas de bens estadunidenses são concentradas em combustíveis fósseis como diesel, gasolina, propano liquefeito, querosene, hulha, gás natural liquefeito, óleos e graxas lubrificantes, as importações realizadas desde a maior economia asiática são centradas em bens industriais, em especial aparelhos de telefonia, veículos de vários segmentos, máquinas, peças e motores (ITC, 2024).

A Argentina, que havia sido a principal origem das importações do Chile no início dos anos 2000, também é uma parceira comercial de grande relevância para o Chile, tendo se tornado nos últimos anos o quarto principal supridor da economia chilena. Em 2023, a República Argentina foi a origem de 7% das importações realizadas pelo vizinho com o qual compartilha mais de 5 mil quilômetros de fronteiras majoritariamente montanhosas, registrando vendas concentradas em gás natural (principalmente via gasoduto GasAndes), petróleo cru (via oleoduto Transandino),²⁰ alimentos e veículos.

19. Cost, Insurance and Freight (CIF) é um dos termos internacionais de comércio (*incoterms*). É utilizável exclusivamente no transporte aquaviário (seja marítimo ou hidroviário interior), e o vendedor arca com o custo, o seguro e o frete da entrega da mercadoria até o porto de destino combinado.

20. O Oleoduto Trasandino é uma infraestrutura de integração energética com 425 km de extensão e dezesseis polegadas de diâmetro entre a Argentina e o Chile. Foi criado em 1994 e manteve suas operações até 2006. Em 2023, após dezessete anos sem envios de petróleo argentino para o Chile, foi noticiada a reativação dessa infraestrutura dutoviária que conecta Puesto Hernández, na província argentina de Neuquén, à refinaria chilena da Empresa Nacional del Petroleo (Enap), em Bío Bío. O desenvolvimento de atividades no setor de hidrocarbonetos em Vaca Muerta dá novos estímulos ao empreendimento energético compartilhado. O oleoduto foi declarado estratégico pelos governos argentino e chileno durante a LIV Cúpula do Mercosul e países associados, realizada na província de Santa Fé, Argentina (Argentina, 2023).

3.2 Brasil-Chile: exportações de petróleo bruto e logística de distribuição

No âmbito do comércio bilateral entre Brasil e Chile, é fundamental destacar que, desde a primeira metade dos anos 2000, os óleos brutos de petróleo se firmaram como o principal produto da pauta de exportação brasileira para o mercado chileno. De lá para cá, houve crescimento do valor e volume exportados, assim como aumento da participação relativa do petróleo bruto brasileiro em relação aos demais produtos destinados pelo Brasil ao Chile. A referida *commodity* energética chegou a concentrar, em alguns momentos, percentual próximo a 40% das exportações anuais que a economia brasileira destinara ao país andino-pacífico, tal como registrado em 2011 (40,3%), 2014 (42,6%) e 2023 (39,1%).

Durante todo o período analisado, a logística das exportações brasileiras de petróleo (essencialmente bruto), destinadas ao Chile, se deram unicamente por embarcações marítimas, registradas majoritariamente pelas unidades da Receita Federal (URF) do Porto de Itaguaí (43,8% do total de óleos brutos de petróleo que o Brasil endereçou ao Chile, em 2023), da Inspetoria de Campos dos Goytacazes (25,8% do total) e de Niterói (11,1%). As três infraestruturas aduaneiras mencionadas localizam-se no estado do Rio de Janeiro, Unidade da Federação (UF) que lidera as exportações nacionais desse tipo de combustível fóssil para o mercado chileno e mundial.

Em 2022, os óleos brutos de petróleo (NCM 27.09.00.10)²¹ responderam por 34,4% do total das exportações do Brasil para o Chile, percentual equivalente a US\$ 3,13 bilhões. Em 2023, o Chile foi o quinto principal destino das vendas externas brasileiras do produto, ficando atrás somente de China, Estados Unidos, Holanda e Espanha e totalizando US\$ 3,1 bilhões exportados.²²

O volume de petróleo bruto demandado pela economia chilena desde a costa brasileira e a possibilidade de o Brasil exportar crescentes volumes de biocombustíveis para o Chile, justificariam a necessidade de se realizar estudos de viabilidade técnica, ambiental e econômica de projetos de integração dutoviária na América do Sul, sobretudo entre

21. Segundo a Receita Federal do Brasil: a Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM) é uma terminologia regional adotada para categorização de mercadorias por Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai desde 1995. Ela toma por base o Sistema Harmonizado (SH), que foi criado para melhorar e facilitar o comércio internacional e seu controle estatístico. Trata-se de um sistema ordenado que permite, pela aplicação de regras e procedimentos próprios, determinar um único código numérico para uma dada mercadoria. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/classificacao-fiscal-de-mercadorias/ncm>.

22. Disponível em: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral>.

os paralelos 20° e 25°. O tema da integração energética via dutos será tratado adiante, em seção específica (seção 4.2), na qual também serão apresentadas reflexões gerais sobre a necessidade de avançar na estruturação de um mercado sul-americano de energia capaz de gerar maior interdependência econômica e segurança energética na região; e sobre o papel que a indústria de combustíveis fósseis pode desempenhar na agenda de transição energética e descarbonização do transporte.

3.3 Brasil-Chile: exportações diversificadas – proteínas animais e bens industriais

Para além das exportações brasileiras de óleos brutos de petróleo destinadas ao abastecimento energético da economia chilena, o comércio bilateral é bastante diversificado. Nesse sentido, foram notórias as vendas realizadas pelo Brasil de bens manufaturados e do gênero alimentício – como veículos diversos e produtos cárneos – endereçados ao Chile. Constaram, em 2023, na lista dos principais produtos vendidos pelo Brasil ao país andino: automóveis de diferentes segmentos; veículos para transporte de mercadorias; caminhões; ônibus; carnes bovinas; carnes e miudezas de aves, entre outros bens de consumo duráveis e não duráveis que abasteceram o país patagônico (tabela 2).

Além da logística de transporte das exportações de petróleo bruto destinadas pelo Brasil ao Chile, concentradas por via marítima e embarcadas majoritariamente desde a costa fluminense, existe um intenso intercâmbio por via terrestre, pela qual se dá parte significativa das trocas bilaterais entre ambas as nações. Para se ter uma dimensão, entre 2019 e 2023, em média, 41% das vendas brasileiras para o Chile se deram por modal rodoviário.

TABELA 2
Evolução dos principais produtos brasileiros exportados para o Chile em 2023, segundo a classificação por Posição do Sistema Harmonizado (SH4) em anos selecionados

SH4	Descrição	2000		2010		2020		2021		2022		2023	
		US\$ milhões	%	US\$ milhões	%	US\$ milhões	%	US\$ milhões	%	US\$ milhões	%	US\$ milhões	%
27.09	Óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos.	0	0	1.530,7	26	744,9	17	2.193	28	3.238,5	34	3.107,8	39
02.01	Carnes de animais da espécie bovina, frescas ou refrigeradas.	62,6	3	128,7	2	361,5	8	513	7	303,9	3	375,3	5
87.04	Veículos automóveis para transporte de mercadorias.	127,4	6	259,2	4	132,5	3	347,2	4	448,8	5	319,1	4
87.03	Automóveis de passageiros e outros veículos automóveis principalmente concebidos para o transporte de pessoas (exceto os da posição 87.02), incluídos os veículos de uso misto (<i>station wagons</i>) e os automóveis de corrida.	148,3	7	57,8	1	94,6	2	313,9	4	560,3	6	240,3	3
02.03	Carnes de animais da espécie suína, frescas, refrigeradas ou congeladas.	0	0	9,1	0	118,6	3	167,4	2	141,1	2	196,2	2
87.01	Tratores (exceto os da posição 87.09).	59,5	3	153,7	3	121,1	3	252,1	3	390,2	4	150,4	2
02.07	Carnes e miudezas comestíveis, frescas, refrigeradas ou congeladas, das aves da posição 01.05.	0,0	0	28,5	0	90	2	212,5	3	267	3	138,4	2
84.29	<i>Bulldozers, angledozers, niveladoras, raspo-transportadoras (scrapers), pás mecânicas, escavadoras, carregadoras e pás carregadoras, compactadores e rolos ou cilindros compressores, autopropropulsores.</i>	21,8	1	142,2	2	51,4	1	179,1	2	202,7	2	134,6	2

(Continua)

(Continuação)

SH4	Descrição	2000		2010		2020		2021		2022		2023	
		US\$ milhões	%	US\$ milhões	%	US\$ milhões	%	US\$ milhões	%	US\$ milhões	%	US\$ milhões	%
17.01	Açúcares de cana ou de beterraba e sacarose quimicamente pura, no estado sólido.	12,7	1	1,2	0	39,9	1	50,5	1	40,7	0	121,5	2
23.04	Tortas e outros resíduos sólidos da extração do óleo de soja.	37,3	2	0,3	0	78,9	2	89,6	1	84,4	1	113,8	1
02.02	Carnes de animais da espécie bovina, congeladas.	31,9	1	6,7	0	76,4	2	116	1	100,8	1	107,5	1
87.07	Carroçarias para os veículos automóveis das posições 87.01 a 87.05, incluídas as cabinas.	49,7	2	154,5	3	111,1	2	83,6	1	195,2	2	98,7	1
48.02	Papel e cartão, não revestidos, dos tipos utilizados para escrita, impressão ou outros fins gráficos, e papel e cartão para fabricar cartões ou tiras perfurados, não perfurados, em rolos ou em folhas de forma quadrada ou retangular, de qualquer formato.	32,7	1	93,2	2	53,1	1	60,7	1	102,7	2	87,1	1
76.06	Chapas e tiras, de alumínio, de espessura superior a 0,2 mm.	5,7	0	6,3	0	44,4	1	31,4	0	116,3	1	78,7	1
39.01	Polímeros de etileno, em formas primárias.	68,4	3	90,6	2	67,3	1	132,8	2	98,7	1	74,1	1
Subtotal		658,0	30	2.662,7	45	2.185,7	49	4.742,8	61	6.291,0	67	5.343,7	67
Total		2.188,9	-	5.907,3	-	4.501,3	-	7.838,1	-	9.403,5	-	7.944,8	-

Fonte: Comex Stat. Disponível em: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral>.
Elaboração dos autores.

TEXTO para DISCUSSÃO

Nesse sentido, são destacadas as exportações brasileiras para esse dinâmico mercado sul-americano, realizadas ao longo de vias interiores de integração. Por meio do modal rodoviário são transportados, principalmente, bens industriais oriundos de polos do setor automobilístico e metal mecânico das regiões Sul e Sudeste do Brasil, além de proteínas animais e miudezas embarcadas por grandes frigoríficos e cooperativas das regiões Centro-Oeste e Sul, principalmente. A maior parte dos registros dessas exportações brasileiras para o Chile ocorreu por via terrestre, mais especificamente pela inspetoria de São Borja e pela aduana de Uruguaiana, ambos os municípios localizados no Rio Grande do Sul, respectivamente limítrofes às cidades argentinas de Santo Tomé e Paso de Los Libres, na província de Corrientes.

No setor de proteína animal, o Chile foi, nos últimos anos, o principal destino das exportações brasileiras de carne bovina fresca ou refrigerada (SH4 02.01). Em 2023, o país andino recebeu 39% das vendas externas realizadas pelo Brasil desse tipo de produto, percentual referente a US\$ 375 milhões (ou 73,5 mil toneladas), com destaque para a liderança das exportações sul-mato-grossenses. No mesmo ano, as importações chilenas de carne bovina fresca ou refrigerada superaram o montante de US\$ 1,25 bilhão, sendo o Paraguai o principal *player* abastecedor, com mais de US\$ 600 milhões transacionados.

Espera-se com o avanço da integração de infraestrutura física no âmbito das rotas de integração Sul do Brasil-Norte Chico de Chile (Porto Alegre-Coquimbo), de Capricórnio e parcela sul da rota Quadrante Rondon, equivalentes melhoramentos na compatibilização de regramentos normativos e regulatórios, de maneira a promover o adensamento dos intercâmbios comerciais rodoviários entre Brasil e Chile, com destaque para bens industrializados, bebidas e alimentos processados, frutas e produtos cárneos.²³

Considerando a posição do Brasil nas vendas globais de proteínas animais, chama atenção o fato de o país, mesmo liderando as exportações mundiais de carne de aves e miudezas (US\$ 8,97 bilhões em 2023) e de carne bovina congelada (US\$ 8,53 bilhões), não possuir participação relevante no mercado mundial de carne bovina nas formas fresca ou refrigerada. Parte do desafio brasileiro nesse setor é avançar na validação de frigoríficos nacionais para acessar novos mercados, na obtenção de certificações internacionais e principalmente no planejamento eficiente da distribuição logística,

23. Em julho 2024, o Chile anunciou a autorização para as importações de vísceras comestíveis de aves, ruminantes e suínos do Brasil. Mais detalhes, disponíveis em: https://www.gov.br/mre/pt-br/canais_atendimento/imprensa/notas-a-imprensa/abertura-de-mercado-no-chile-para-visceras-comestiveis-nota-conjunta-mre-mapa.

sobretudo no pacífico sul-americano, cabendo ao Chile, nesse último ponto, um papel de grande facilitador das operações.

É fundamental ao setor produtivo brasileiro ter maior relevância no mercado mundial de carne bovina fresca e refrigerada. Ganhar *market-share* nas vendas externas desse bem, significaria estar mais bem posicionado em uma cadeia produtiva de considerável valor, especialmente quando se compara o preço médio da tonelada do produto com outras mercadorias exportadas pelo Brasil (tabela 3).

TABELA 3

Comparativo das exportações brasileiras segundo produtos selecionados (2023)

Código NCM	Descrição	US\$ bilhões (FOB)	Volume (tonelada líquida)	Preço (US\$/t)	Comparativo ¹
02.01.30.00	Carnes desossadas de bovino, frescas ou refrigeradas	0,96	172.735	5.569	1,0
02.02.30.00	Carnes desossadas de bovino, congeladas	8,50	1.821.792	4.664	1,2
02.03.29.00	Outras carnes de suíno, congeladas	2,56	1.047.110	2.443	2,3
52.01.00.20	Algodão não cardado nem penteado	3,07	1.618.092	1.900	2,9
02.07.14.00	Pedaços e miudezas, comestíveis de galos/galinhas, congelados	6,82	3.683.550	1.852	3,0
02.07.12.20	Carnes de galos/galinhas, não cortadas em pedaços, congeladas, sem miudezas	1,32	717.265	1.844	3,0
09.01.11.10	Café não torrado, não descafeinado, em grão	7,31	6.068.504	1.205	4,6
23.04.00.10	Farinhas e <i>pellets</i> , da extração do óleo de soja	2,95	5.623.856	525	10,6
12.01.90.00	Soja, mesmo triturada, exceto para semeadura	53,24	102.359.444	520	10,7
23.04.00.90	Bagaços e outros resíduos sólidos, da extração do óleo de soja	8,55	17.097.975	500	11,1
17.01.14.00	Outros açúcares de cana	13,35	27.992.126	477	11,7
47.03.29.00	Celulose (pastas químicas de madeira, à soda ou ao sulfato, exceto pastas para dissolução)	6,99	17.824.934	392	14,2
10.05.90.10	Milho em grão, exceto para semeadura	13,46	55.973.949	240	23,2
26.01.12.10	Minérios de ferro e seus concentrados, exceto as pirritas de ferro ustuladas, aglomerados	3,29	24.988.682	132	42,3

(Continua)

TEXTO para DISCUSSÃO

(Continuação)

Código NCM	Descrição	US\$ bilhões (FOB)	Volume (tonelada líquida)	Preço (US\$/t)	Comparativo ¹
26.01.11.00	Minérios de ferro e seus concentrados, exceto as piritas de ferro ustuladas, não aglomerados	27,30	353.171.971	77	72,0

Fonte: Comex Stat. Disponível em: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral>.

Elaboração dos autores.

Nota: ¹ Comparativo preço/tonelada da carne bovina fresca ou refrigerada em relação aos outros bens selecionados.

Em 2023, o preço médio da tonelada da carne bovina desossada fresca ou refrigerada exportada pelo Brasil foi de US\$ 5.569, enquanto o mesmo produto na forma congelada, registrou US\$ 4.664. Considerando apenas a diferença do preço médio da tonelada entre esses dois tipos de proteína bovina, em 2023 constata-se um hiato de US\$ 905 por tonelada; montante bastante superior ao preço médio da tonelada das exportações brasileiras de soja, açúcar de cana, celulose, milho e minério de ferro, como pode ser conferido na tabela 3. Seria adequado, portanto, ao setor produtivo brasileiro considerar o custo de oportunidade de se deixar de exportar carne bovina fresca ou refrigerada para vender internacionalmente proteína bovina congelada, atuando de maneira a vencer os empecilhos normativos e logísticos que limitam as vendas das primeiras. Os avanços na agenda com o Chile permitirão ao setor de produtos cárneos brasileiros, acessar o pacífico de maneira eficiente e facilitada.

No setor industrial, as vendas brasileiras destinadas ao Chile seguem sendo significativas e diversificadas. Entre 2020 e 2023, a partir do exercício de filtragem dos principais produtos da manufatura brasileira destinados por modal rodoviário ao Chile, foram destacadas as exportações de estruturas de montagem de veículos de vários segmentos, como: chassi com motor diesel e cabina; carrocerias; caminhões; automóveis; máquinas pesadas, como pás mecânicas, escavadores, carregadoras, entre outros bens de alto valor agregado intensivos em tecnologia. Na tabela 4 é possível acompanhar a evolução do número de unidades destinadas pelo Brasil ao abastecimento do país andino de cada um dos itens industriais selecionados, entre 2020 e 2023.

TABELA 4
Principais produtos industriais exportados pelo Brasil ao Chile, por modal rodoviário (2020-2023)

NCM	Descrição	2020		2021		2022		2023	
		Unidades	US\$ milhões	Unidades	US\$ milhões	Unidades	US\$ milhões	Unidades	US\$ milhões
87.04.23.10	Chassi com motor diesel e cabina, capacidade de carga superior a 20 t	655	53,4	1.613	125,7	1.866	158,6	1.639	153,6
87.01.21.00	Tratores rodoviários para semirreboques, unicamente com motor de pistão de ignição por compressão (diesel ou semidiesel)	0	0,0	0	0,0	2.810	301,1	1.223	136,2
87.07.90.90	Carrocerias para veículos automóveis com capacidade de transporte igual ou superior a dez pessoas, ou para carga	1.222	111,1	1.151	83,5	2.449	194,9	1.068	98,5
87.04.22.10	Chassi com motor diesel e cabina, carga superior a 5 t, mas não superior a 20 t	831	34,0	2.389	95,7	1.999	80,4	1.397	59,0
87.06.00.10	Chassi com motor para veículos automóveis transporte pessoas igual ou superior a dez pessoas	1.122	104,0	815	56,7	1.976	147,8	745	50,9
87.03.40.00	Outros veículos, equipados para propulsão, simultaneamente, com um motor de pistão alternativo de ignição por centelha (faísca) e um motor elétrico, exceto os suscetíveis de serem carregados por conexão a uma fonte externa de energia elétrica	23	0,4	613	11,3	1.326	23,2	2.052	36,2
87.03.23.10	Automóveis com motor explosão, superior a 1.500 cm³, mas não superior a 3.000 cm³, até seis passageiros	227	3,5	1.337	21,4	4.834	70,0	1.718	27,9

(Continua)

TEXTO para DISCUSSÃO

(Continuação)

NCM	Descrição	2020		2021		2022		2023	
		Unidades	US\$ milhões	Unidades	US\$ milhões	Unidades	US\$ milhões	Unidades	US\$ milhões
87.16.39.00	Outros reboques e semirreboques para transporte de mercadorias	628	11,3	2.181	29,8	1.527	37,8	858	20,4
84.29.59.00	Outras pás mecânicas, escavadores, carregadoras etc.	36	2,3	543	34,3	544	34,4	312	19,7
85.01.53.10	Motor elétrico de corrente alternada, trifásico, de potência inferior ou igual a 7.500 kw	569	12,9	854	15,7	781	19,7	703	16,7
Subtotal		-	332,7	-	474,2	-	1.067,9	-	619,2

Fonte: Comex Stat. Disponível em: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral>.
Elaboração dos autores.

Faz-se necessário para a elevação das relações comerciais entre Brasil e Chile, que ambos os países avancem em uma agenda industrial compartilhada que considere a importância das cadeias produtivas regionais relacionadas ao setor automobilístico, de máquinas pesadas e similares. Além de serem bens intensivos em capital e de considerável valor agregado, o setor de transportes e toda a indústria relacionada a ele, como baterias de lítio e a governança do mineral (Castillo, Garcés e Messias, 2024; Bonilla, 2020), autopartes, biocombustíveis e outros, tem o potencial de elevar qualitativamente as relações bilaterais, sobretudo ao se considerar o potencial de eletrificação e hibridização de veículos leves e pesados.

3.3.1 Ônibus elétricos

As importações de bens industriais brasileiros realizadas pelo Chile apresentam grande potencial de serem escaladas, tanto em valor e volume como em intensidade tecnológica. Alguns produtos apresentam os atributos necessários para liderar um processo de adensamento do comércio bilateral. Neste trabalho, optou-se por selecionar os ônibus elétricos como caso emblemático, fato que não diminui em nada as potencialidades de outras mercadorias ou setores na interação bilateral entre os países.

Essa opção se justifica em razão de os ônibus elétricos terem a capacidade de concentrar uma série de agendas prioritárias levadas adiante pelos governos brasileiro e chileno. Observou-se historicamente que tanto os transportes quanto as conexões bioceânicas foram pautas consistentes na agenda bilateral. Conforme foi visto, o interesse por gerar complementação nesse setor foi pauta da primeira visita de um presidente brasileiro ao Chile, em 1963, quando o Brasil tinha interesse de exportar veículos e peças para o Chile, enquanto o país andino tinha interesse na produção conjunta de automóveis a partir de insumos chilenos (Pacheco, 2023). Igualmente, em 1971, já se destacava o interesse de ambos os países pela “comunicação ferroviária e rodoviária” (Marques, 2014).

Para o Brasil, as vendas externas de ônibus elétricos demonstram os esforços de recuperação da dinâmica industrial do país, via políticas de neointustrialização, associadas a crescente participação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) na promoção das exportações de setores nacionais com alta capacidade técnica e intensidade tecnológica (Brasil, 2024). Para o Chile, o aumento das compras de ônibus elétricos representa parte relevante dos avanços por descarbonizar a economia do país, via promoção de políticas de eletrificação veicular do transporte

TEXTO para DISCUSSÃO

público, apresentadas em detalhes na *Plataforma de Electromovilidad*²⁴ do país e em documentos oficiais como a *Estrategia Nacional de Electromovilidad* (Chile, 2021) e *Hoja de Ruta para el Avance de la Electromovilidad en Chile* (Chile, 2023b).

Para que o potencial de trocas bilaterais do setor se realize plenamente, faz-se necessário uma série de aprimoramentos. Apesar de o Chile ser o principal destino das exportações brasileiras de ônibus, o mercado do segmento elétrico pode ser mais bem explorado por companhias nacionais, sendo fundamental o acompanhamento dos editais e a plena participação nas licitações de substituição das frotas existentes.

Segundo os dados atualizados até o mês de julho de 2024, de autoria da E-Bus Radar,²⁵ plataforma que acompanha a frota de ônibus elétricos voltadas ao transporte público de cidades latino-americanas,²⁶ o Chile está posicionado como o principal mercado de ônibus elétricos utilizados no transporte público na América Latina, com 2.659 veículos, dos quais 2.480 são utilizados na cidade de Santiago. Segue a lista dos principais países da região que utilizam eletrificados para o transporte público: Colômbia (1.590 veículos), México (744) e Brasil (686). Quanto aos cinco principais fabricantes de ônibus elétricos utilizados no transporte público da região, destacaram-se: BYD, Foton, Yutong, Eletra e King Long.

Apesar de os ônibus elétricos utilizados no transporte público representarem apenas uma parcela dos veículos desse tipo em circulação, os dados anteriormente mencionados apresentam importantes indicativos de como se dá a distribuição da produção na América Latina, segundo a empresa fabricante.

De acordo com os dados disponibilizados pela Asociación Nacional Automotriz de Chile chama atenção, ao se avaliar as vendas de ônibus realizadas no Chile em 2022, 2023 e 2024, a rápida evolução das fabricantes chinesas no fornecimento de ônibus para o Chile. Parcela significativa das novas aquisições desde a Ásia são de veículos

24. Disponível em: <https://energia.gob.cl/electromovilidad>.

25. Disponível em: <https://www.ebusradar.org/#sobre>.

26. Lista de cidades latino americanas monitoradas pela E-Bus Radar até o mês julho de 2024: Argentina (Córdoba, Mendoza, Rosário e San Juan); Barbados (Bridgetown); Brasil (Bauru, Brasília, Cascavel, Curitiba, Diadema, Guarujá, Maringá, Mauá, Salvador, região metropolitana de Salvador, Santos, São Bernardo do Campo, São José dos Campos, São Paulo, região metropolitana de São Paulo, Sorocaba, região metropolitana de Vitória e Volta Redonda); Chile (Antofagasta, La Reina, La Serena, Las Condes, Rancagua, Santiago e Valparaíso); Colômbia (Bogotá, Cali e Medellín); Equador (Guayaquil, Quito e Santa Cruz); Guatemala (Cidade da Guatemala); México (Cidade do México, Guadalajara, Mérida e Monterrey); Paraguai (Assunção); Peru (Arequipa, Lima e San Isidro); Uruguai (Canelones, Montevideo e Salto) e Venezuela (Mérida).

eletrificados, como ocorreu com os ônibus elétricos da Foton, endereçados ao transporte urbano.

TABELA 5

Evolução das vendas de ônibus¹ no Chile, por marca

2022	Unidades	(%)	2023	Unidades	(%)	2024	Unidades	(%)
Volvo	828	27,0	Foton	841	27,0	Mercedes Benz	467	23,0
Mercedes Benz	703	23,0	Mercedes Benz	433	14,0	Yutong	303	15,0
Scania	585	19,0	BYD	366	12,0	Scania	229	11,0
Foton	294	9,0	Scania	295	10,0	Volvo	214	10,0
Fuso	142	5,0	Volvo	248	8,0	Zhongtong	148	7,0
Yutong	75	2,0	Fuso	222	7,0	King Long	146	7,0
Volkswagen	48	2,0	Zhongtong	154	5,0	Fuso	136	7,0
King Long	41	1,3	Volare	106	3,0	Foton	117	6,0
Agrale	38	1,2	Yutong	87	3,0	Volare	96	5,0
Hyundai	36	1,2	King Long	81	3,0	Hyundai	61	3,0
Higer	30	1,0	Volkswagen	66	2,0	Agrale	44	2,0
Chevrolet	11	0,4	Rem	63	2,0	Sunlong	32	1,6
Jac	11	0,4	Hyundai	34	1,1	Volkswagen	26	1,3
Golden Dragon	2	0,1	Agrale	24	0,8	Rem	15	0,7
Daewoo	1	0,03	Higer	20	0,7	Higer	12	0,6
Outros	277	9,0	Outros	12	0,4	Bonluck	11	0,5
Total	3.122	-	Jac	7	0,2	Jac	5	0,2
			Golden Dragon	6	0,2	Golden Dragon	2	0,1
			Bonluck	5	0,2	Total	2.064	-
			Chevrolet	3	0,1			
			Total	3.073	-			

Fonte: Asociación Nacional Automotriz de Chile.

Elaboração dos autores.

Nota: ¹ Doble Piso & L. Distancia, Interurbano & M. Distancia, Minibus, Taxibus, Transp. Urbano (RED & Regiones).

Para que o Brasil possa atuar de maneira mais efetiva no mercado de ônibus elétricos é necessário, além de participar das licitações realizadas pelo governo chileno, que fabricantes de chassis e encarroçadoras que produzem no território brasileiro, como ocorre com a Eletra, Marcopolo, Comil, Caio Induscar, Neobus, Ciferal, Irizar, Mascarello,

TEXTO para DISCUSSÃO

Busscar, Volvo, Scania, Mercedes-Benz e outras, tenham acesso a suficientes créditos para a realização das operações de financiamento à exportação.

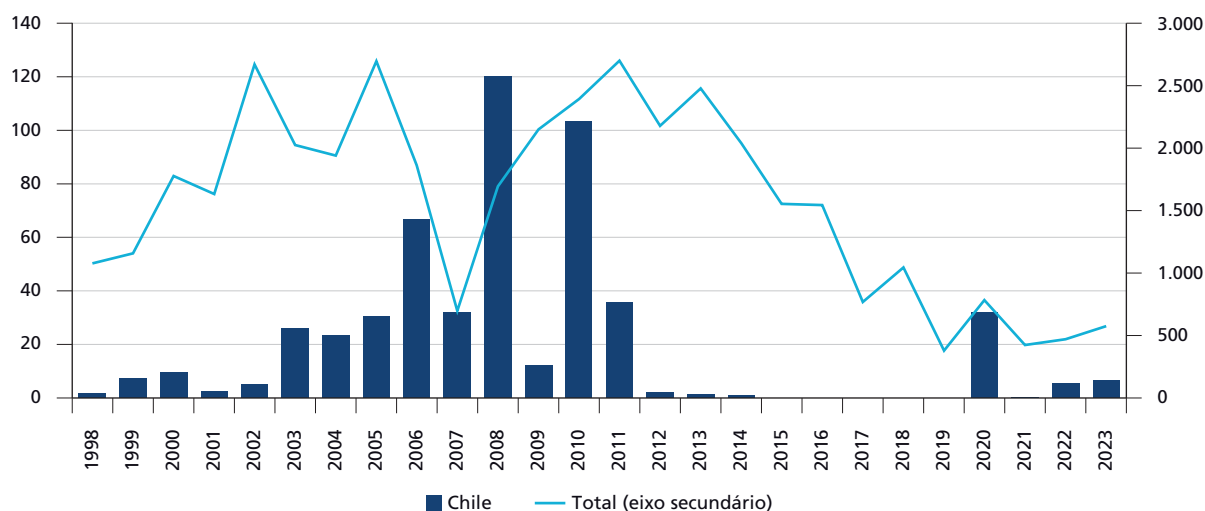
3.4 Desembolsos do BNDES para o Chile

O Chile foi destino de 1,3% (US\$ 524 milhões acumulados) do total dos desembolsos do BNDES na modalidade pós-embarque, realizados pela instituição entre 1998 e 2023. Considerando todos os destinos das exportações financiadas, o Chile ficou na 13ª posição. Alguns países latino-americanos e caribenhos, como Argentina, Venezuela, República Dominicana, Equador, Cuba e Peru ficaram à frente do Chile – no acumulado de 1998-2023 – fato que se explica, também, pela economia chilena ter maior acesso à crédito externo na comparação com alguns outros países da região.

Considerando o histórico dos desembolsos do BNDES de financiamento às exportações que se destinaram ao Chile, na modalidade pós-embarque, verificou-se momentos de maior e menor protagonismo do banco de desenvolvimento. Pode-se identificar nas barras do gráfico 2, que no período entre 1998 e 2011 os desembolsos de crédito realizados pela instituição para o financiamento da produção de bens destinados a esse país andino foram consideravelmente superiores aos realizados entre 2012 e 2023.

GRÁFICO 2

Evolução dos desembolsos totais do BNDES na modalidade pós-embarque e por destino selecionado (Chile) das exportações financiadas
(Em US\$ milhões)



Fonte: BNDES.

Elaboração dos autores.

Segundo os dados disponibilizados pelo BNDES, foram contabilizadas, entre os anos 2002 e 2023, um total de 121 operações de apoio do banco à exportação de bens, na modalidade pós-embarque, para empresas que produzem no Brasil destinarem seus produtos ao Chile. Constaram na lista de empresas apoiadas pelo BNDES: a Agrale, Alstom Hydro Energia, Comil Ônibus, JCB, Marcopolo, Mercedes-Benz, San Marino Ônibus, Scania Latin America, algumas empresas do grupo Tramontina e a Volvo, como se pode conferir em detalhes na tabela 6.

É fundamental que o BNDES atue de modo a recuperar a importância que teve outrora no tocante ao financiamento à exportação. No setor externo, a instituição atua de maneira a viabilizar operações de exportação de mercadorias por meio de linhas de financiamento que contemplam empresas que produzem em território nacional, especialmente, mas não exclusivamente, companhias de importantes setores da manufatura que geram mais e melhores empregos na sociedade brasileira.

Em relação ao financiamento das exportações de serviços brasileiros, como os de engenharia, a instituição vem sendo foco de debate no âmbito do Poder Legislativo, sobretudo em razão da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) nº 3 de 2023, de autoria do deputado Mendonça Filho (União-Pernambuco), que “estabelece a necessidade de autorização do Congresso Nacional para operações de crédito realizadas por instituições financeiras controladas pela União sempre que o objeto vier a ser executado fora do país”.²⁷

27. Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 3/2023. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=2241907.

TABELA 6

Operações do BNDES de apoio à exportação de bens, na modalidade pós-embarque, segundo empresa exportadora, destinadas ao Chile (2002-2023)

Exportador	Número de operações	Porte do exportador	Descrição da operação	Data da contratação	Sector/subsetor de atividade
Agrale S.A.	1	Grande	Exportação de bens	24/5/2007	Indústria/fabricação de veículos automotores, reboques e carrocerias
Alstom Hydro Energia Brasil Ltda	3	Grande	Exportação de bens	Entre 5/12/2002 e 30/9/2005	Indústria/fabricação de outros equipamentos de transporte, exceto veículos automotores
Comil Ônibus S.A. - (em recuperação judicial)	1	Grande	Exportação de bens	25/7/2012	Indústria/fabricação de veículos automotores, reboques e carrocerias
JCB do Brasil Ltda	40	Grande	Exportação de bens	Entre 29/12/2021 e 06/10/2023	Indústria/fabricação de máquinas e equipamentos
Marcopolo S.A.	5	Grande	Exportação de bens	Entre 25/6/2002 e 28/12/2020	Indústria/fabricação de veículos automotores, reboques e carrocerias
Mercedes-Benz do Brasil Ltda.	5	Grande	Exportação de bens	Entre 27/12/2002 e 28/3/2011	Indústria/fabricação de veículos automotores, reboques e carrocerias
San Marino Ônibus Ltda.	1	Grande	Exportação de bens	24/5/2007	Indústria/fabricação de veículos automotores, reboques e carrocerias
Scania Latin America Ltda.	2	Grande	Exportação de bens	Entre 20/8/2004 e 26/4/2006	Indústria/fabricação de veículos automotores, reboques e carrocerias
Tramontina Farroupilha S.A. Ind. Metalúrgica	2	Grande	Exportação de bens	Entre 25/4/2014 e 17/10/2014	Indústria/fabricação de produtos de metal, exceto máquinas e equipamentos
Tramontina Multi S.A.	15	Grande	Exportação de bens	Entre 13/12/2012 e 13/10/2014	Indústria/fabricação de produtos de metal, exceto máquinas e equipamentos
Tramontina S.A. Cutelaria	20	Grande	Exportação de bens	Entre 19/10/2012 e 27/10/2014	Indústria/fabricação de produtos de metal, exceto máquinas e equipamentos
Tramontina Teec S.A.	16	Grande	Exportação de bens	Entre 10/7/2012 e 26/6/2014	Indústria/fabricação de produtos de metal, exceto máquinas e equipamentos
Volvo do Brasil Veículos Ltda.	10	Grande	Exportação de bens	Entre 07/11/2003 e 14/3/2006	Indústria/fabricação de veículos automotores, reboques e carrocerias

Fonte: BNDES.

Elaboração dos autores.

3.5 O peso do Brasil como importador de bens da economia chilena (2000-2023)

De acordo com os dados disponibilizados pelo Servicio Nacional de Aduanas de Chile, o Brasil foi o quinto principal destino das exportações de bens chilenos, atrás apenas de China, Estados Unidos, Japão e Coreia do Sul. Em 2023, as importações chinesas de produtos de origem chilena superaram US\$ 36 bilhões, valor equivalente a 38% da exportação anual do país andino, que atingiu US\$ 96 bilhões. As importações estadunidenses dessa origem somaram US\$ 15,4 bilhões (16%), as japonesas US\$ 6,6 bilhões (6,9%), as sul-coreanas US\$ 5,9 bilhões (6%) e as brasileiras US\$ 4,39 bilhões (4,6%).

O perfil das importações dos cinco principais compradores de produtos chilenos apresentou algumas particularidades interessantes. As compras realizadas pela China concentraram-se em bens da atividade de mineração. Em 2023, mais de 80% de tudo que a China importou do Chile resumiu-se a produtos mineiros, principalmente minérios de cobre e concentrados, cobre, lítio e minérios de ferro. Além dos produtos e subprodutos da atividade mineradora, a China também importou bens da fruticultura chilena, com especial destaque para cerejas, ameixas e uvas, além de produtos florestais, principalmente celulose.

Japão e Coreia do Sul também apresentaram, em menor e maior grau, respectivamente, alta concentração de produtos da mineração chilena em suas pautas de importação. Em 2023, do total das importações japonesas dessa origem, quase 70% corresponderam a produtos da mineração chilena, sendo os demais 30% distribuídos, principalmente, entre as compras de produtos marinhos, como salmões e trutas. Entre os países analisados, o caso sul-coreano é o mais extremo em termos de concentração, pois 85,9% das importações realizadas desde o Chile por essa nação asiática foram oriundas do setor de mineração do país sul-americano. Além disso, a Coreia do Sul foi a única nação entre as consideradas cuja principal importação do setor de mineração não foi relacionada ao cobre; nesse caso específico, o principal produto importado foi o lítio.

Em relação aos Estados Unidos, segundo principal destino das exportações chilenas, as compras foram consideravelmente menos concentradas. Em 2023, apenas 38,1% das compras estadunidenses dessa origem foram baseadas em produtos do setor de mineração chileno, sendo os demais 61,9% distribuídos em importações de outros bens diversos, como peixes e mariscos, preparações de peixe, madeiras, pneus, frutas diversas (tangerina, uva, amora, maçã), entre outros.

TEXTO para DISCUSSÃO

TABELA 7
Exportações chilenas por países e produtos selecionados (2023)

País (posição)	China (1ª)	Estados Unidos (2ª)	Japão (3ª)	Coreia do Sul (4ª)	Brasil (5ª)
Total em US\$ bilhões (FOB)	US\$ 36,9 bilhões	US\$ 15,37 bilhões	US\$ 6,68 bilhões	US\$ 5,96 bilhões	US\$ 4,39 bilhões
Atividades					
Mineração	80,5%	38,1%	68,9%	85,9%	47,7%
	Minérios de cobre e seus concentrados (45,9%), cobre (19,6%), lítio (9,5%), minérios de ferro e seus concentrados (3,5%), outros (2%)	Cobre (31,4%), ouro (1,8%), prata (1,4%), lítio (1,2%), outros (2,3%)	Minérios de cobre e seus concentrados (52,7%), minérios de molibdênio e seus concentrados (9,9%), lítio (5,2%), outros (1,1%)	Lítio (31,9%), cobre (27,6%), minérios de cobre e seus concentrados (17,4%), minérios de molibdênio e seus concentrados (6,2%), outros (2,8%)	Cobre (37,4%), minérios de molibdênio e seus concentrados (6,9%), sal gema, de salinas e marinho (1,4%), todo (1%), outros (1%)
Não mineração	19,5%	61,9%	31,1%	14,1%	52,3%
	7,2%	10%	1,5%	2,2%	4,5%
Frutas e frutos	Cerejas (5,7%), ameixas (0,7%), uvas (0,3%), outras (0,5%)	Uvas (2,9%), tangerinas (1,6%), amoras (1,6%), maçãs (0,6%), cerejas (0,6%), outras (2,7%)	Uvas (0,5%), limões (0,3%), amoras (0,2%), outras (0,5%)	Amoras (0,7%), uvas (0,6%), cerejas (0,5%), outras (0,4%)	Maçãs (1,1), kiwis (0,6%), ameixas (0,5%), nozes (0,5%), avelãs (0,4%), cerejas (0,4%), outras (1%)
	5,3%	7,1%	3,3%	4,2%	1%
Florestais e seus derivados	Celulose (4,9%), madeiras e suas manufaturas (0,4%)	Madeiras e suas manufaturas (6,6%), papel cartão e suas manufaturas (0,3%), outros (0,4%)	Madeiras e suas manufaturas (2,4%), celulose (0,9%)	Celulose (2,6%), madeiras e suas manufaturas (1,6%)	Papel cartão e suas manufaturas (0,8%), celulose (0,1%), outros (0,1%)
Resto (não mineração)	3%	8,1%	0,9%	0,5%	10,3%
	2%	19,9%	17%	2,7%	19,6%
Produtos do mar	Salmões e trutas (0,8%), farinhas de peixe (0,6%), outros (0,6%)	Salmões e trutas (18,2%), conservas e preparações de peixes e mariscos (0,6%), farinhas de peixe (0,5%), outros (0,6%)	Salmões e trutas (14%), ouriços (1,2%), gorduras e óleos de peixe (0,7%), outros (1,1%)	Farinhas de peixe (1%), salmões e trutas (0,9%), moluscos (0,3%), outros (0,3%)	Salmões e trutas (18,9%), gorduras e óleos de peixe (0,6%), outros (0,1%)

(Continua)

(Continuação)

País (posição)	China (1 ^o)	Estados Unidos (2 ^o)	Japão (3 ^o)	Coreia do Sul (4 ^o)	Brasil (5 ^o)
Outros alimentos	1,1%	3,9%	4,6%	3,3%	2,5%
	Carne suína (0,6%), carne bovina (0,2%), carne de ave (0,1%), outros (0,3%)	Resto de outros alimentos (1,4%), carne de ave (0,9%), sucos de frutas, frutos e hortaliças (0,6%), outros (1%)	Carne suína (2,3%), sucos de frutas, frutos e hortaliças (0,9%), tomates preparados ou conservados (0,7%), outros (0,7%)	Carne suína (2,7%), sucos de frutas, frutos e hortaliças (0,3%), outros (0,3%)	Resto de outros alimentos (0,9%), azeite de oliva (0,9%), leite e outros produtos lácteos (0,2%), outros (0,5%)
Viticultura	0,6%	1%	2%	0,7%	4%
	Vinhos (0,4%), mostos de uva (0,1%), outros (1%)	Vinhos (0,8%), mostos de uva (0,2%)	Vinhos (1,6%), mostos de uva (0,2%), outros (0,2%)	Vinhos (0,68%), outros (0,02%)	Vinhos (3,9%), outros (0,1%)
Outros produtos relevantes	0,2%	7%	1,5%	0,5%	9,2%
	Metanol (0,15%), outros (0,05%)	Pneus (2,7%), ferroliga (2,7%), óxidos e hidróxidos de molibdênio (1,1%), outros (0,5%)	Sementes para semeadura (0,7%), fertilizantes (0,4%), ferroliga (0,3%), outros (0,01%)	Metanol (0,3%), outros (0,2%)	Metanol (5,6%), fertilizantes (1,5%), fios de cobre (1,3%), outros (0,8%)
Exportação de serviços qualificados por aduanas	0,1%	4,9%	0,3%	0,02%	1,2%

Fonte: Serviço Nacional de Aduanas de Chile.
Elaboração dos autores.

TEXTO para DISCUSSÃO

Quanto ao Brasil, quinto principal importador de bens chilenos, o destaque foi o relativo equilíbrio da pauta de importação entre produtos minerais e não minerais de origem chilena. Em 2023, as compras externas realizadas pelo Brasil desde o Chile apresentaram a seguinte distribuição: 47,7% das importações corresponderam a bens oriundos da mineração chilena, essencialmente cobre, minérios de molibdênio e sal; e 52,3% a compra de produtos não contemplados pela atividade de mineração, como salmões e trutas, gorduras e óleos de peixe, frutas e frutos (maçãs, kiwis, ameixas, nozes) e outros bens diversos, como vinhos, metanol e outros.

O pico das compras brasileiras de mercadorias chilenas, entre 2000-2023, foi em 2011, quando registraram US\$ 6,1 bilhões, a preços de 2023. Naquele ano, 72,5% das importações que o Brasil realizou desde o Chile se deram por via marítima, enquanto 25,3% por rodovias. Em 2023, o modal marítimo continuou sendo a principal via de transporte das importações brasileiras oriundas do Chile, registrando 63% das movimentações anuais totais, porém houve importante incremento no peso do transporte de mercadorias por rodovia, que registraram 36,4% dos fluxos anuais, reforçando a importância das vias internas de comunicação entre Brasil e Chile.

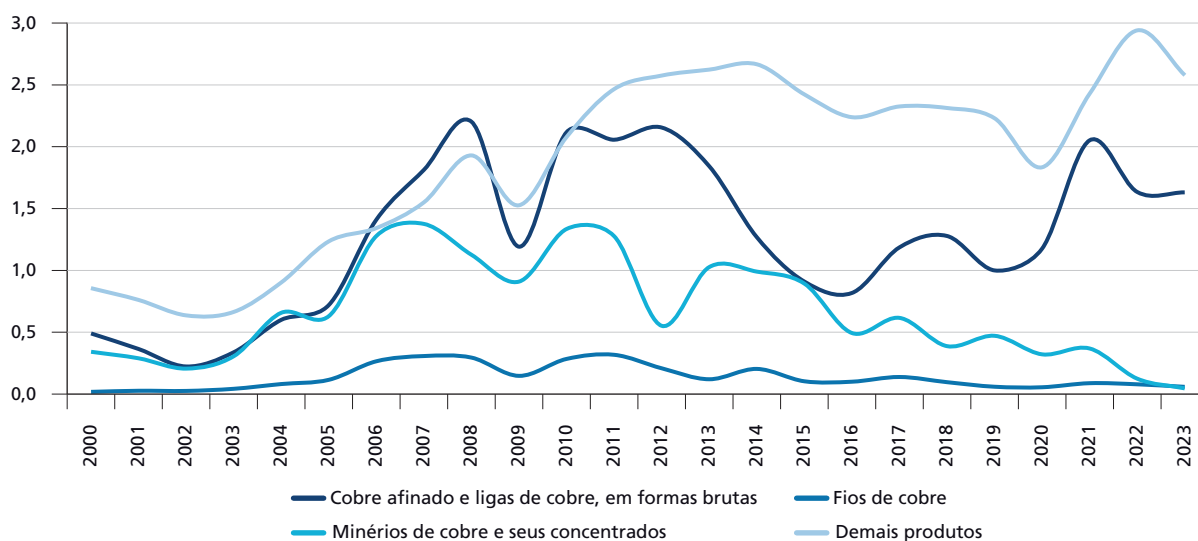
O principal produto chileno importado pelo Brasil, em 2023, foi o cobre afinado e ligas de cobre em formas brutas (SH4 74.03), que somaram US\$ 1,63 bilhão, equivalente a 37,8% do total importado pelo Brasil desde o Chile no ano. Outros produtos relacionados ao metal, mesmo que em menor escala, também figuraram entre os principais bens importados pelo Brasil desse parceiro estratégico, com destaque para as compras de minérios de cobre e de fios de cobre.

Foi possível observar, nos últimos anos, um movimento de reconfiguração do perfil das importações brasileiras de produtos relacionados ao cobre chileno. Os gráficos 3A e 3B, apresentados na sequência, expõem as principais mudanças no perfil das compras realizadas pelo Brasil dos três principais produtos de cobre (cobre afinado e ligas de cobre; minérios de cobre e fios de cobre) de origem chilena. Em especial, eles evidenciam a evolução das importações de cobre afinado e ligas de cobre em formas brutas (SH4 74.03), de fios de cobre (SH4 74.08), de minérios de cobre e seus concentrados (SH4 26.03) e do conjunto de todos os demais produtos adquiridos pelo Brasil desde o Chile.

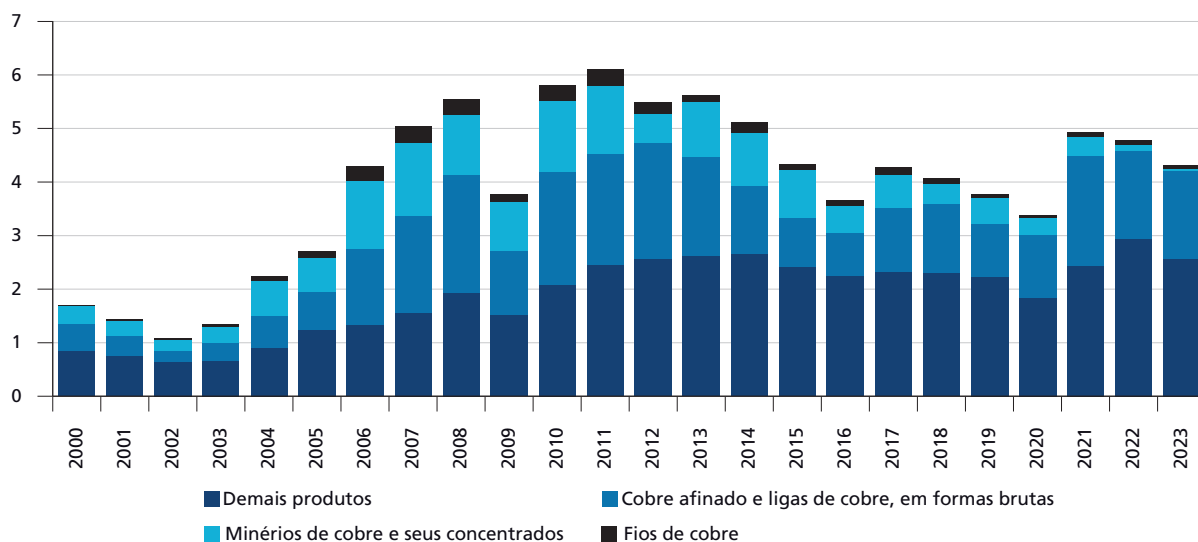
GRÁFICO 3

Evolução das importações brasileiras de cobre e ligas de cobre brutas, fios de cobre, minérios de cobre e demais produtos da economia chilena
(Em US\$ bilhões FOB)

3A – Em linhas



3B – Em barras



Fonte: Comex Stat. Disponível em: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral>.

Elaboração dos autores.

É possível observar nos gráficos 3A e 3B que, ao longo dos anos analisados, houve importante incremento da categoria *demais produtos*, indicando o crescimento das vendas chilenas para além dos três principais produtos de cobre demandados pelo Brasil. O destaque fica por conta do comércio de peixes, vinhos, frutas, sal e outros bens.

TEXTO para DISCUSSÃO

Houve uma diminuição das importações de fios de cobre e, de maneira mais acentuada, de minérios de cobre e seus concentrados, sobretudo no período posterior ao ano de 2011. Dos três principais produtos relacionados ao cobre chileno que foram analisados, apenas o cobre afinado e ligas de cobre, em formas brutas manteve sua posição. Apesar das oscilações, o produto segue liderando o fluxo de vendas do Chile para o Brasil.

O Chile é o principal *player* mundial na produção e comercialização de cobre e possui as maiores reservas desse minério. Os produtos derivados do metal, como barras, perfis, placas, tubos, cabos e fios de cobre, são globalmente demandados por múltiplas cadeias produtivas industriais, de fabricantes de motores elétricos a produtores de componentes utilizados em *smartphones* e computadores. A atividade extrativa do minério de cobre em solo chileno concentra-se nas regiões de Antofagasta, Tarapacá, Atacama, O'Higgins, Coquimbo e outras, localizadas majoritariamente na porção norte do território (Sernageomin, 2023). É oportuno mencionar que há espaço para cooperação no âmbito de minerais críticos, considerando o papel destacado desse setor na agenda de transição energética.

Ao analisar a evolução do perfil das atividades econômicas exportadoras chilenas, especificamente as responsáveis pela destinação de bens para o suprimento da economia brasileira, identificou-se relativa concentração no grupo de atividades de média intensidade tecnológica. Na tabela 8, apresentada na sequência, é possível observar que 41% das vendas externas do país andino para o Brasil foram originadas por atividades exportadoras de média intensidade tecnológica. Nesse sentido, é importante reforçar que as compras brasileiras dinamizam importantes setores industriais chilenos, como a indústria metalúrgica e de fundição, responsáveis por produzir cátodos e cobre refinado destinados ao setor produtivo brasileiro.

Outro agrupamento que cresceu em peso relativo foi o de *outras atividades*, totalizando 24% das exportações do Chile ao Brasil, em 2023, com destaque para as atividades econômicas pesqueiras, fundamentais para a destinação do salmão chileno – e de outros produtos marinhos – ao mercado consumidor brasileiro.

Além das importações brasileiras de cobre chileno e seus derivados, outros produtos estão presentes na lista dos principais bens comprados pelo Brasil desse parceiro sul-americano, indicando um comércio bilateral bastante diverso (tabela 9).

TABELA 8
Evolução das importações brasileiras desde o Chile, segundo a intensidade tecnológica das atividades econômicas exportadoras chilenas (2000-2023)
 (Em %)

Intensidade tecnológica da atividade econômica	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Alta e média-alta	17	20	23	20	14	13	9	9	13	14	11	13	17	15	14	12	15	15	15	16	13	12	19	12
Média	32	30	26	31	33	36	42	46	48	40	46	45	48	39	34	34	30	34	37	31	39	46	38	41
Baixa	17	16	17	13	10	11	9	7	8	12	10	10	11	12	15	13	16	14	14	14	15	11	12	12
Extrativa	22	22	23	27	37	35	35	32	25	26	25	23	12	20	21	22	15	16	13	17	14	14	10	10
Outras atividades	12	12	10	8	6	6	5	5	5	9	8	9	11	14	17	18	24	21	21	22	19	18	22	24
Total em US\$ bilhões (FOB)	1,71	1,44	1,09	1,35	2,24	2,70	4,30	5,05	5,55	3,77	5,81	6,12	5,49	5,61	5,13	4,33	3,65	4,27	4,08	3,76	3,39	4,94	4,78	4,31

Fonte: Comex Stat (disponível em: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral>); e Unido.
 Elaboração dos autores.

TEXTO para DISCUSSÃO

TABELA 9

Evolução dos principais produtos chilenos importados pelo Brasil em 2000, 2010 e entre 2020 e 2023, segundo a classificação por Posição do Sistema Harmonizado (SH4), a preços de 2023

SH4	Descrição	2000		2010		2020		2021		2022		2023	
		US\$ milhões	%	US\$ milhões	%	US\$ milhões	%	US\$ milhões	%	US\$ milhões	%	US\$ milhões	%
74.03	Cobre afinado e ligas de cobre, em formas brutas	490,7	29	2.117,2	36	1.175,8	35	2.051,4	42	1.634,3	34	1.631,0	38
03.02	Peixes frescos ou refrigerados, exceto os filés de peixes e outra carne de peixes da posição 03.04	30,8	2	254,4	4	427,5	13	681,4	14	771,6	16	775,6	18
26.13	Minérios de molibdénio e seus concentrados	23,2	1	77,4	1	94,2	3	257,7	5	286,7	6	312,7	7
29.05	Álcoois acíclicos e seus derivados halogenados, sulfonados, nitrados ou nitrosados	64,3	4	190,6	3	181,8	5	247,1	5	285,3	6	205,6	5
22.04	Vinhos de uvas frescas, incluídos os vinhos enriquecidos com álcool; mostos de uvas, excluídos os da posição 2009	21,3	1	101,6	2	207,3	6	204,6	4	191,6	4	172,1	4
25.01	Sal (incluídos o sal de mesa e o sal desnatado) e cloreto de sódio puro, mesmo em solução aquosa ou adicionados de agentes antiaglomerantes	3,4	0	22,1	0	38,0	1	50,8	1	60,6	1	70,4	2
74.08	Fios de cobre	17,2	1	284,6	5	54,6	2	87,6	2	78,6	2	58,1	1
08.08	Maças, peras e marmelos, frescos	10,6	1	22,6	0	46,3	1	15,5	0	60,8	1	56,6	1
31.04	Aduos (fertilizantes) minerais ou químicos, potássicos	15,2	1	67,7	1	38,5	1	67,1	1	302,4	6	53,5	1
08.02	Outras frutas de casca rija, frescas ou secas, mesmo sem casca ou peladas	15,8	1	65,6	1	33,6	1	41,9	1	35,8	1	47,5	1

(Continua)

(Continuação)

SH4	Descrição	2000		2010		2020		2021		2022		2023	
		US\$ milhões	%	US\$ milhões	%	US\$ milhões	%	US\$ milhões	%	US\$ milhões	%	US\$ milhões	%
28.01	Flúor, cloro, bromo e iodo	9,0	1	36,8	1	30,9	1	43,5	1	67,7	1	47,4	1
26.03	Minérios de cobre e seus concentrados	341,9	20	1.334,6	23	321,2	9	368,5	7	124,6	3	46,1	1
08.09	Damascos, cerejas, pêssegos (incluídas as nectarinas), ameixas e abrunhos, frescos	18,1	1	35,2	1	35,5	1	32,0	1	39,1	1	44,7	1
73.26	Outras obras de ferro ou aço	0,0	0	65,3	1	36,8	1	59,1	1	67,5	1	41,3	1
87.08	Partes e acessórios dos veículos automóveis das posições 8701 a 8705	26,2	2	92,9	2	51,3	2	49,8	1	44,8	1	41,0	1
Subtotal		1.087,8	64	4.768,7	82	2.773,3	82	4.258,2	86	4.051,4	85	3.603,7	84
Total		1.706,4	-	5.814,7	-	3.385,5	-	4.937,6	-	4.778,4	-	4.313,3	-

Fonte: Comex Stat-MDIC. Disponível em: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral>.
Elaboração dos autores.

TEXTO para DISCUSSÃO

Nesse sentido, destacam-se as importações brasileiras de peixes frescos ou refrigerados, que somaram US\$ 775 milhões (ou 18% do total importado pelo Brasil desde o Chile em 2023) e foram transportados majoritariamente por via rodoviária. O mercado brasileiro é estratégico para as vendas externas do salmão chileno. O Brasil é o principal destino das exportações chilenas do produto, recebendo mais de 67% das vendas do país andino, a um preço médio superior a US\$7.400 por tonelada (ITC, 2024).

Outros produtos, como minérios de molibdênio com US\$ 312,7 milhões (ou 7,2%); álcoois acíclicos, com US\$ 202,5 milhões (ou 4,8%); vinhos com US\$ 172 milhões (ou 4%); sal com US\$ 70 milhões (1,6%); frutas com mais de US\$ 210 milhões; autopartes e acessórios; azeite de oliva; produtos lácteos e outras mercadorias oriundas do setor produtivo chileno, são importantes para o abastecimento do mercado brasileiro.

O estabelecimento de eficientes redes de interconexões de infraestrutura e logística, por meio das rotas multimodais de integração e desenvolvimento, distribuídas em várias latitudes da América do Sul, são fundamentais para a dinamização qualitativa do fluxo comercial entre Brasil e Chile.

4 BRASIL E CHILE NA INTEGRAÇÃO E COOPERAÇÃO REGIONAL

O Brasil convocou os presidentes dos doze países sul-americanos para discutirem, no dia 30 de maio de 2023 em Brasília, a retomada da agenda de integração regional. O Consenso de Brasília, assinado pelos doze presidentes da América do Sul, expressa a convergência em torno dos temas prioritários para a região. Entre os compromissos, estão a melhoria da infraestrutura e logística, bem como o aumento do comércio e dos investimentos entre os países da região, fortalecimento das cadeias de valor regionais, medidas de facilitação do comércio e de integração financeira, a superação das assimetrias, entre outros (Consenso..., 2023).

O presidente brasileiro elencou dez pontos para a atualização da agenda de integração regional: i) colocar a poupança regional a serviço do desenvolvimento econômico e social; ii) aprofundar nossa identidade sul-americana também na área monetária; iii) implementar iniciativas de convergência regulatória; iv) ampliar os mecanismos de cooperação de última geração que envolvam serviços, investimentos, comércio eletrônico e política de concorrência; v) atualizar a carteira de projetos do Cosiplan, reforçando a multimodalidade e priorizando os de alto impacto para a integração física e digital, especialmente nas regiões de fronteira; vi) desenvolver ações coordenadas para o enfrentamento da mudança do clima; vii) reativar o Instituto Sul-Americano de Governo em Saúde (Isags); viii) lançar a discussão sobre a constituição de um mercado

sul-americano de energia; ix) criar programa de mobilidade regional para estudantes, pesquisadores e professores no ensino superior; e x) retomar a cooperação na área de defesa.²⁸ Neste estudo, analisam-se oportunidades bilaterais em infraestrutura, produção e comércio que podem gerar externalidades positivas ao ambiente de reconstrução da integração regional.

Em setembro de 2023, os chanceleres sul-americanos definiram o Mapa do Caminho, e em novembro ocorreram as reuniões na área de infraestrutura e defesa. Desde a retomada do diálogo com os doze países sul-americanos, que originou o Consenso de Brasília, Brasil e Chile desempenham papel fundamental para a continuidade e os avanços dos pontos acordados.

Mais de duas décadas antes, em 2002, o presidente Lula, por ocasião da visita da presidenta Michelle Bachelet ao Brasil, declarou que as relações entre Brasil e Chile “transpõem a Cordilheira dos Andes para unir o Atlântico ao Pacífico e confirmar a vocação de nossos países e de nosso Continente para a integração” (Discurso..., 2006). Em relação à agenda de integração de infraestrutura, entende-se que se deve considerar, de forma articulada, o conjunto de suas três principais dimensões: transporte, energia e comunicação.

Como se busca demonstrar nas subseções seguintes, Brasil e Chile têm em suas trajetórias de política exterior a priorização da integração regional, ainda que com distintas ênfases e diretrizes. As convergências temáticas na integração regional e o processo de aproximação entre o Mercosul e a Aliança do Pacífico, com desdobramentos importantes para o relacionamento bilateral (Gonçalves, 2021), reforçam o entendimento de que Brasil e Chile têm uma relação bilateral com vocação regional.

4.1 Associação Latino-Americana de Integração (Aladi), Mercosul, Unasul e Comunidade de Estados Latino-Americanos e Caribenhos (Celac)

De forma a se traduzir em uma agenda de qualidade para a integração regional, a aproximação do Brasil com América Latina e América do Sul, tomou impulso no final da década de 1970, ganhou forma na década de 1980 e firmou suas bases a partir da década de 1990 (Cervo e Bueno, 2010).

28. A íntegra do discurso está disponível em: <https://www.gov.br/planalto/pt-br/acompanhe-o-planalto/discursos-e-pronunciamentos/2023/discurso-do-presidente-da-republica-luiz-inacio-lula-da-silva-em-reuniao-com-presidentes-de-paises-da-america-do-sul#:~:text=O%20que%20nos%20re%C3%BAne%20hoje,integra%C3%A7%C3%A3o%20%C3%A9%20resultado%20da%20redemocratiza%C3%A7%C3%A3o.>

TEXTO para DISCUSSÃO

Nesse período, destacam-se: a assinatura do Tratado de Cooperação Amazônica (TCA), em 1978 – convertida em Organização do Tratado de Cooperação Amazônica (OTCA) em 1998 –; a criação da Aladi, a partir da assinatura do Tratado de Montevideu, em 1980; a Ata para Integração Brasileiro-Argentina, em 1986; e a criação do Mercosul, em 1991 (Cervo e Bueno, 2010).

Em 1993, o então chanceler Celso Amorim, propôs a Área de Livre Comércio Sul-Americana (ALCSA), cujo objetivo de construir um espaço econômico sul-americano se daria por meio da “articulação entre os processos de integração em curso na América do Sul (...) e envolver também a participação do Chile” (MRE, 1994, p. 34 *apud* Santarosa, 2012, p. 196). Tanto o Mercosul como a proposta da ALCSA ocorreram no contexto da Iniciativa para as Américas, em que a diplomacia brasileira buscou consolidar a cooperação e integração no Cone Sul (Mariano, 2015).

Com o Protocolo de Ouro Preto, de 1994, o Mercosul ganhou personalidade jurídica para negociar acordos internacionais (Barros *et al.*, 2022). A entrada em vigor da Tarifa Externa Comum do Mercosul, em 1995, a negociação com Chile e Bolívia se deu no formato 4+1 e por meio de acordos de complementação econômica (ACEs) (Santarosa, 2012).

A integração regional, no caso chileno, tem seus primeiros indícios na década de 1950, mas só toma força na década de 1990: na Ata de Santiago, de 1953, Chile e Argentina mencionam a intenção de criar um mercado comum entre os países; o Chile ingressou na ALALC, em 1960; e em 1969, Bolívia, Chile, Colômbia, Equador e Peru deram início ao Pacto Andino, com a assinatura do Acordo de Cartagena (Vera e Vargas, 1998).

No âmbito multilateral, o Chile ingressou na Asia-Pacific Economic Cooperation (Apec), além de fortalecer as relações com a região Ásia-Pacífico, e deu início às negociações de um acordo de livre-comércio com a União Europeia (1994) e com o Canadá (1997), enquanto no âmbito regional, o Chile assinou acordos preferenciais e ACEs respaldada pela Aladi, em 1991 com o México, em 1993 com Bolívia, Colômbia e Venezuela, em 1995 com o Equador e em 1996 com o Mercosul (Vera e Vargas, 1998).

Em 1995, o Mercosul era considerado o esquema de integração de maior potencial na América do Sul, levando a uma maior aproximação do Chile com o bloco (Muñoz, 1996). Em 1996, o Chile e os países do Mercosul assinaram um acordo de associação que aborda os temas comerciais, tarifários, transporte e interconexões bioceânicas (Muñoz, 1996)

Gradualmente, os países da América do Sul foram se incorporando ao Mercosul como Estado associado, de forma que em 2013 todos os países sul-americanos estavam vinculados ao bloco, seja como Estado-parte ou Estado associado.

A inserção econômica internacional do Chile, flexível, aberta e dinâmica, fez com que o país não participasse como membro pleno de blocos sub-regionais, como o Mercosul ou a Comunidade Andina (Rodríguez e Pressacco, 2005). Contudo, a participação do Chile no Mercosul tem ocorrido em temas políticos (Fonseca Júnior, 2006) nos quais o bloco tem sido um importante espaço para diversos temas, como turismo, agricultura familiar, saúde e, mais recentemente, ao organizar um debate sobre a política externa feminista, em Santiago (Cancillería..., 2023), onde estiveram presentes a secretária da América Latina e Caribe, Gisela Padovan, e a Alta Representante para Temas de Gênero, Vanessa Dolce de Faria.

A Unasul resultou dos esforços dos presidentes sul-americanos, com destaque para o protagonismo brasileiro, criando e fortalecendo um espaço de cooperação política regional. O Tratado Constitutivo foi assinado em 23 de maio de 2008 em Brasília. A Unasul resultou da I Reunião de Presidentes Sul-Americanos, em que se buscava promover a convergência entre a Comunidade Andina e o Mercosul, e trazer o Chile, a Guiana e o Suriname, sendo o Brasil o país com maior interesse na convergência (Barros, 2023).

A Unasul se fundamentava, principalmente, na lógica de articulação política-estratégica (Mariano, 2015) e, no período em que esteve ativa (2008-2018), foi fator estabilizador político da região e permitiu avançar em agendas como a de infraestrutura, saúde, segurança regional, proteção democrática, entre outras (Barros, 2023).

Para o Brasil, a Unasul fortaleceu a dimensão sul-americana na sua política externa e, junto com o Mercosul e a Celac, representou a capacidade de projeção do Brasil na região ao pautar temas como infraestrutura e intercâmbio comercial ao mesmo tempo que buscava resguardar sua autonomia diante dos Estados Unidos (Ramanzini Júnior e Mariano, 2018).

O Chile participou ativamente do processo de criação da Unasul, no que diz respeito à institucionalidade baseada no consenso, um espaço de integração flexível, que prioriza o diálogo político, as políticas sociais, a educação, a energia, a infraestrutura, a defesa, o meio ambiente e o financiamento (Van Klaveren, 2011). Por não implicar alterações na política comercial chilena, a adesão do país à Unasul era percebida como vantajosa

TEXTO para DISCUSSÃO

devido aos possíveis benefícios e baixos custos para participar como membro pleno (Oyarzún, 2017).

Sendo a primeira presidência *pro-tempore* da Unasul, o Chile atuou ativamente na mediação da crise política na Bolívia em 2008, resultando no sucesso da organização na estabilização democrática na região (Van Klaveren, 2011; Ramanzini Júnior, Mariano e Gonçalves, 2021). O Chile, por solicitação do governo boliviano, enviou uma missão de observadores eleitorais durante a aprovação da nova constituição em 2008 e contribuiu para a consolidação institucional nos temas de integração física, energética, política e social (Aranda e Riquelme, 2011).

A proteção democrática na região também se relaciona ao valor democrático compartilhado por Brasil e Chile. Atualmente, o desafio para a região é a estabilidade democrática. É necessário que os países atuem em prol da proteção da democracia e da estabilização política, como previsto no Protocolo Adicional Compromisso com a Democracia da Unasul e o Protocolo de Ushuaia sobre Compromisso Democrático do Mercosul. O desafio para a região é que a democracia seja instrumento de integração, evitando divisões.

Na agenda de infraestrutura da Unasul, segundo o documento Carteira de Projetos de 2017, o último publicado pelo Cosiplan, o eixo Mercosul-Chile era o que concentrava a maior quantidade de projetos concluídos, de projetos de energia, de projetos no setor de transporte, em que havia maior participação do setor privado e o que experimentou um crescimento constante no número de projetos (Cosiplan, 2017). Faltou, porém, consolidar a multimodalidade, articular transporte com energia e comunicação, garantir a participação social e subnacional e dar centralidade às questões ambientais.

O Chile apoiou a criação da Celac e ocupou sua primeira presidência pro tempore, entre dezembro de 2011 e janeiro de 2013, e sediou em Santiago a I Cúpula Celac-União Europeia, em 2013 (Valencia, 2014). A Celac representa, ao mesmo tempo, a existência de uma agenda própria de cooperação latino-americana, a qual é estratégica para o Brasil, e a incompatibilidade entre os processos de integração da América do Sul e América Latina (Barros, 2023).

No contexto de retomada do diálogo regional, desde a reunião de presidentes sul-americanos em maio de 2023, em Brasília, o Chile é um dos principais parceiros para projetos de infraestrutura na região sul-americana. Como será demonstrado na seção 5, o Chile é o único país que está presente em três das cinco rotas de integração e desenvolvimentos apresentadas pelo MPO.

4.2 Aproximação entre o Mercosul e Aliança do Pacífico (2014-2023)

Brasil e Chile foram os atores fundamentais para promover a aproximação entre o Mercosul e a Aliança do Pacífico (Gonçalves, 2021) e assim permanecem até hoje. Dessa aproximação, derivaram outras agendas, as quais reforçam a ideia de que Brasil e Chile possuem uma relação bilateral com vocação regional. São elas a agenda de infraestrutura física, com o Corredor Rodoviário Bioceânico, e a comercial, com o Acordo de Livre Comércio Brasil-Chile, ambas com menções explícitas à aproximação Mercosul-Aliança do Pacífico (Gonçalves, 2021).

Quando a Aliança do Pacífico foi criada, em 2011, estudos se dedicaram a analisar os impactos do seu surgimento sobre a integração latino-americana e, especialmente, sobre o Mercosul. Tanto as possibilidades de convergência quanto uma possível cisão da integração nos eixos Atlântico e Pacífico foram objetos de análise, bem como o posicionamento de cada país diante do acordo de integração econômica.

A aproximação entre os blocos ocorreu porque também houve uma aproximação bilateral (Gallegos, 2021). Pelo lado brasileiro, a aproximação respondia a uma demanda interna de que as exportações do país não poderiam ser afetadas pela criação e desenvolvimento da Aliança do Pacífico (Gonçalves, 2019; Bressan e Gonçalves, 2023). Pelo lado chileno, a aproximação com o Mercosul seria uma forma de evitar a cisão da região entre os lados Atlântico e Pacífico e também de aproximar o país ao Brasil (Aranda e Riquelme, 2015; Gallegos, 2021).

O marco da aproximação é a política Convergência na Diversidade promovida pelo governo chileno, que foi anunciada pelo ministro de Relações Exteriores, Heraldo Muñoz, logo no primeiro dia do governo de Michelle Bachelet (2014-2018). As prioridades da política externa do governo seriam a América Latina e a integração do Chile com a região, considerando que a Cúpula de Chanceleres da Unasul seria realizada em Santiago no dia seguinte da posse de Bachelet. Na ocasião, Muñoz destacou:

Vamos a empezar a trabajar desde el primer minuto, como ya lo hemos estado haciendo, para retornar a América Latina con mucha fuerza. Vamos a tener unas relaciones internacionales que no sean solamente económicas, que son muy importantes, pero también las políticas, culturales y sociales y apuntar hacia una mayor integración de la región, a una convergencia en la diversidad, porque somos diversos en la región, pero tenemos que ser capaces de más convergencia, de más unidad (Canciller..., 2014).

TEXTO para DISCUSSÃO

Tanto a região latino-americana quanto a América do Sul em particular seriam beneficiadas pela política Convergência na Diversidade, a qual imprimiria uma perspectiva integral para as relações com a região, isto é, não apenas a agenda econômica mas também a política, social e cultural (Muñoz, 2014).

A ideia de promover a convergência na América Latina já era algo presente nos ideais de Muñoz quando ele foi embaixador do Chile no Brasil (1994-1998): ao abordar os desafios da integração econômica, Muñoz recomendava “avançar em acordos sub-regionais, bilaterais ou, inclusive, de espaços fronteiriços e, ao mesmo tempo, ir construindo a *união regional por meio da convergência* progressiva entre seus membros” (Muñoz, 1996, p. 121, grifo nosso).

Prezava-se, portanto, por estabelecer pontes entre distintos mecanismos de integração existentes e por gerar convergência e concertação entre os países da América Latina e Caribe em um mundo organizado em blocos regionais (Muñoz, 2014). Um exemplo citado pelo chanceler Muñoz foi a convergência entre a Aliança do Pacífico e o Mercosul (Muñoz, 2014), a qual se materializou em uma agenda propositiva e positiva.

Além disso, a Convergência na Diversidade buscava também aproximar o Chile do Brasil (Gonçalves, 2021). Segundo Muñoz, “Brasil siempre fue un aliado tradicional de Chile, y no se ha observado el grado de intensidad en la relación con Brasil que teníamos en el pasado” (El Canciller..., 2014).

Os debates no Congresso Nacional brasileiro sobre os impactos da Aliança do Pacífico em 2013 se tornaram motivo de preocupação no Chile tanto para o governo quanto para a equipe de Bachelet, então candidata à presidência chilena. Em 2014, antes de o novo governo chileno assumir, o chanceler brasileiro Luiz Alberto Figueiredo e Heraldo Muñoz se reuniram para discutir a convergência Mercosul e Aliança do Pacífico (Gonçalves, 2021).

Em maio de 2014, a delegação brasileira propôs a antecipação do cronograma de desgravação comercial com o Peru (Acordo de Complementação Econômica nº 58 – ACE-58) e Colômbia (ACE-59) de 2019 para dezembro de 2014. O projeto de declaração conjunta sobre o aprofundamento do Mercosul com os Estados Associados, porém, não foi aprovado (Gonçalves, 2019).

Na época, a aproximação foi valorizada pelos ex-presidentes Ricardo Lagos, do Chile, e Lula da Silva:

A Aliança do Pacífico, que se propõe a ser um acordo econômico e de modernização de relações – e não outra coisa – terá realmente peso e projeção se atuar em uma ligação estreita com o Brasil, a Argentina e as demais nações de vocação atlântica. *Do mesmo modo, o peso dos países atlânticos poderá ser ainda mais relevante se eles tiverem uma atuação internacional vinculada aos do Pacífico.* É aí que deve ser fortemente valorizado o papel da Unasul na integração. Pela sua pluralidade e pela autoridade que já adquiriu, ela pode ser decisiva no enfrentamento de nossas tarefas pendentes, que não são poucas: infraestrutura em malha rodoviária e pontes; integração energética em uma região rica em hidrocarbonetos, recursos hídricos e gás; melhor fluxo de mercadorias por nossas alfândegas, para dinamizar um comércio intrarregional (...) (América..., 2014, grifo nosso).

A atuação de Brasil e Chile impactou positivamente o desenvolvimento da agenda de aproximação. Na chamada agenda curta, ambos os países discutiram previamente os tópicos que serviram de base para a elaboração da agenda de aproximação (Gonçalves, 2021). A agenda curta incluiu os temas: i) facilitação do comércio; ii) janela única para o comércio exterior; iii) acumulação de origem; iv) certificação eletrônica; e v) movimento das pessoas.

A forma como os temas foram discutidos e, posteriormente, incorporados à agenda de aproximação é descrita a seguir.

No início de abril de 2015, o diretor da Direção-Geral de Relações Econômicas Internacionais (Direcon), Andrés Rebolledo, e o embaixador do Brasil no Chile [Georges Lamazière] realizaram uma reunião de trabalho para discutir o processo de convergência, onde o diretor mencionou o envio da proposta de “agenda curta” para apreciação dos membros do Mercosul (...) O diálogo entre o Mercosul e a Aliança do Pacífico, principalmente a “agenda curta”, foi o tema discutido durante a visita oficial do ministro das Relações Exteriores do Brasil Mauro Vieira ao Chile, em 16 de abril. (...) Durante a XCVII Reunião Ordinária do GMC [Grupo do Mercado Comum] do Mercosul, realizada na mesma data da viagem do ministro das Relações Exteriores do Brasil ao Chile, a presidência *pro-tempore* brasileira enviou aos seus homólogos do Mercosul a proposta de “Plano de Ação” para o diálogo Mercosul-Aliança do Pacífico, a ser apresentado primeiramente ao Grupo de Alto Nível da Aliança do Pacífico. Este contemplava os temas definidos na “agenda curta” discutida com o diretor da Direcon (Gonçalves, 2021, tradução nossa).

TEXTO para DISCUSSÃO

De 2014 a 2018, o Mercosul e a Aliança do Pacífico realizaram reuniões no nível de chanceleres e ministros e entre o Grupo de Alto Nível da Aliança do Pacífico e o GMC do Mercosul e uma reunião de presidentes, realizada em 2018, processo que possibilitou discutir, desenvolver e definir os tópicos da agenda de integração (Bressan e Gonçalves, 2023). Em 2017, o Brasil havia demonstrado interesse por realizar uma Reunião entre Presidentes do Mercosul e da Aliança do Pacífico (Gonçalves, 2019).

Desde 2014, com a política Convergência na Diversidade, o Chile buscou se aproximar do Brasil por meio do convite para participar do evento empresarial da Apec e da reunião para discutir a agenda curta, e o Brasil reconheceu a liderança chilena na Aliança do Pacífico para promover a aproximação entre esta e o Mercosul ao incluir esse tema nas reuniões de Consultas Políticas e ao enviar a proposta de aproximação do Mercosul ao Chile apesar de que este não estava à frente da presidência *pro-tempore* da Aliança do Pacífico (Gonçalves, 2021).

Outros aspectos a se destacar dessa aproximação é o exercício da presidência *pro-tempore* de ambos os blocos e as contribuições de organizações como a CEPAL e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) para a agenda da aproximação (Gonçalves, 2021; Bressan e Gonçalves, 2023). No quadro 1 sintetizam-se os tópicos abordados nos documentos produzidos pelo Mercosul, Mercosul e Aliança do Pacífico, BID e CEPAL.

QUADRO 1

A aproximação Mercosul-Aliança do Pacífico em perspectiva

Documento	Organização	Ano	Propostas temáticas
La Alianza del Pacífico y el Mercosur: hacia la convergencia en la diversidad	CEPAL	2014	Facilitação do comércio; acumulação de origem; mobilidade de pessoas; estatísticas sobre o comércio exterior; ciência, tecnologia e inovação (CT&I) e prospectiva; sustentabilidade; transporte; energia; política industrial; aproximação conjunta à região Ásia-Pacífico; turismo.
Plano de ação	Mercosul	2015	Aprofundamento dos ACEs; certificado de origem; participação das empresas do Mercosul nas mesas-redondas de macronegócios da Aliança do Pacífico; acumulação de origem; janelas únicas para o comércio exterior; e cooperação aduaneira.

(Continua)

(Continuação)

Documento	Organização	Ano	Propostas temáticas
Hoja de ruta	Mercosul-Aliança do Pacífico	2017	Cadeias regionais de valores, acumulação de origem; facilitação de comércio (janelas únicas de comércio exterior); cooperação aduaneira; promoção comercial e pequenas e médias empresas (PMEs); barreiras não tarifárias; e facilitação do comércio de serviços.
Mercosur-Alianza del Pacífico: informe del Diálogo de Alto Nivel Una agenda positiva para la integración	BID	2018	Acordo de Facilitação de Comércio (AFC); janelas únicas de comércio exterior; certificado de origem digital; operadores econômicos autorizados (OEA); regra de origem e acumulação regional; convergência regulatória; fundo birregional de articulação empresarial e tecnológica; e projetos de conectividade física.
La convergencia entre la Alianza del Pacífico y el Mercosur Enfrentando juntos un escenario mundial desafiante	CEPAL	2018	Harmonização regulatória; facilitação de investimentos, reconhecimento mútuo dos programas nacionais de OEA; mercado digital regional; e cooperação no desenvolvimento de estatísticas sobre comércio de serviços.
Plano de Ação	Mercosul-Aliança do Pacífico	2018	Cadeias regionais de valores; acumulação de origem; facilitação de comércio (janelas únicas de comércio exterior); cooperação aduaneira; promoção comercial e PMEs; barreiras não tarifárias; facilitação do comércio de serviços; facilitação de investimentos; turismo; mobilidade acadêmica; cooperação regulatória; mobilidade de pessoas; comércio inclusivo e gênero; e agenda digital e cultura.

Fonte: Bressan e Gonçalves (2023, tradução nossa).

Por parte do Brasil, todo o processo de aproximação com a Aliança do Pacífico ocorreu via bilateral, com destaque para os acordos de cooperação e facilitação de investimentos com Peru e Colômbia e o Acordo de Livre Comércio com o Chile; intramercosul, por meio dos ACEs; e entre blocos, a partir dos encontros, da Hoja de Ruta em 2017 e o Plan de Acción em 2018 (Gonçalves, 2019).

Contudo, a partir de 2019, a agenda de aproximação passou ao segundo plano das negociações do Mercosul (Bressan e Gonçalves, 2023). Foram reportadas dificuldades técnicas para avançar na agenda definida em Puerto Vallarta em 2018, e o tema nem sempre esteve pautado em reuniões (Bressan e Gonçalves, 2023).

Em 2020, o tema voltou a ser discutido no âmbito do Grupo de Relacionamento Externo (Grelex) porque o Chile, que estava na presidência *pro-tempore* da Aliança do

TEXTO para DISCUSSÃO

Pacífico e enviou a proposta de Memorando de Entendimento para a criação de uma Comissão Permanente para a Facilitação e o Fortalecimento do Comércio. O Paraguai, que estava na presidência *pro-tempore* do Mercosul, solicitou, por sua vez, que a Aliança do Pacífico enviasse comentários sobre a proposta do Mercosul de facilitação do comércio (Bressan e Gonçalves, 2023).²⁹

Durante a presidência *pro-tempore* brasileira no Mercosul foram abordadas com a Colômbia as formas para avançar na aproximação entre os blocos. Além disso, a aproximação com países da Aliança do Pacífico foi feita no âmbito das Comissões Administrativas dos ACEs, no caso, com Chile (ACE-35), Colômbia (ACE-72) e Peru (ACE-58), sendo que apenas na ata da comissão administrativa do ACE-35 fez-se menção à Aliança do Pacífico (Bressan e Gonçalves, 2023).

Na reunião relativa ao ACE-35 retomaram-se as discussões sobre o memorando de entendimento, que se manteve na agenda do GMC até abril de 2022, e as delegações concordaram em avançar nos aspectos técnicos para aprová-lo (Bressan e Gonçalves, 2023). De julho de 2022 até setembro de 2023, a aproximação entre blocos foi discutida no GMC e Grelex. Também foi dada continuidade às reuniões de Comissão Administradora dos ACEs 35 (Chile), 58 (Peru) e 72 (Colômbia).

Em agosto de 2022, as delegações do Mercosul concordaram em retomar o contato com a contraparte para reencaminhar as discussões acerca do projeto de memorando de entendimento para estabelecer uma Comissão para o Fortalecimento do Comércio (Mercosul, 2022a). Desde novembro de 2022, o Chile passou a ser reconhecido como o coordenador técnico da Aliança do Pacífico para o Mercosul, de modo que a presidência *pro-tempore* uruguaia em 2022 e a brasileira em 2023 consultaram aquele país para retomar os diálogos técnicos entre os blocos (Mercosul, 2022b; 2023).

A agenda, que partiu do esforço de promover a convergência entre os blocos e a integração regional, teve desdobramentos importantes que são observados até hoje. Portanto, Brasil e Chile são dois atores centrais na aproximação entre o Mercosul e a Aliança do Pacífico, cujo principal desdobramento foi o projeto de infraestrutura do Corredor Rodoviário Bioceânico. Outro desdobramento importante é o fortalecimento

29. O Marco Geral das Iniciativas Facilitadoras do Comércio no Mercosul foi aprovado em dezembro de 2019 e diz respeito à opção Estados Partes do Mercosul para identificar e negociar iniciativas facilitadoras de comércio sobre os regulamentos técnicos, procedimento de avaliação de conformidade, normas técnicas, acreditação e metrologia. Disponível em: <https://documentos.mercosur.int/proynormativas/3460>.

da cooperação entre governos subnacionais em ambos os países, com destaque para as regiões do norte do Chile e os “estados articuladores”³⁰ do Brasil.

5 INTEGRAÇÃO DE INFRAESTRUTURA E O CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO

O Corredor Rodoviário Bioceânico representa atualmente o que argumentamos sobre as relações bilaterais terem evoluído para diminuir as distâncias e aumentar as conexões entre Brasil e Chile. Algo que ilustra bem esse argumento é a chegada a Santiago do Encarregado de Negócios Manuel de Cerqueira Lima assim que foram estabelecidas as relações diplomáticas em 1836: a rota poderia ser feita via Estreito de Beagle, que era uma viagem muito longa, ou de Buenos Aires a Santiago, que era muito arriscada devido a “belicosidade dos indígenas de San Luis” (Fernández, 1959, p. 22, tradução nossa). Cerqueira Lima escolheu o segundo trajeto e aguardou em Buenos Aires durante quatro meses até encontrar a melhor oportunidade para viajar, chegando a Santiago no dia 3 de março de 1837, após seis semanas de viagem em carruagem (Fernández, 1959).

Atualmente, o Corredor Rodoviário Bioceânico é um dos temas prioritários da agenda regional, pois conectará os oceanos Atlântico e Pacífico passando pelo Centro-Oeste brasileiro, Chaco paraguaio, noroeste argentino e portos do norte chileno. As conversas iniciais que resultaram nesse projeto ocorreram em 2015 em Antofagasta, tendo sido ele institucionalizado em 2017 por meio do grupo de trabalho do Corredor Rodoviário Bioceânico pela Declaração de Assunção e reafirmado pela Declaração de Brasília em 2017 (Barros *et al.*, 2020).

A necessidade de contar com saídas para o Pacífico e corredores bioceânicos, contudo, não é nova. Já na década de 1990, foram realizadas algumas iniciativas nesse sentido: o seminário A Saída do Brasil para o Pacífico, realizada em 1990 pela Confederação Nacional da Indústria (CNI) e da Federação das Indústrias do Estado de Rondônia (Fiero)³¹ (Souza, 1993); o seminário Ciclo do Pacífico: novos mercados e a integração latino-americana em 1994 em Cuiabá, com a presença do embaixador chileno da época (Muñoz, 1996); e a criação da Zona de Integração do Centro-Oeste Sul-Americano

30. Os estados articuladores (Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Rondônia, Acre e Roraima) são UFs não atlânticas que fazem parte da franja fronteiriça entre o Brasil e seus vizinhos. São caracterizados pelo recente crescimento demográfico e econômico, principalmente de exportações, acima da média nacional nos últimos vinte e cinco anos. Trata-se de uma área fundamental para a superação dos antagonismos geopolíticos que dividem a América do Sul (Barros, Severo e Carneiro, 2022).

31. Segundo Souza (1993, p. 5), “o encontro reuniu empresários, governadores da região Norte, representantes do Itamaraty, Ministério da Infraestrutura, vice-ministro da Agricultura do Peru, vice-ministro dos Transportes do Peru, embaixador do Peru, no Brasil, e outras autoridades.”

(Zicosul) em 1997, justamente para promover a aproximação das regiões mediterrâneas da América do Sul aos portos do Atlântico e do Pacífico.³²

5.1 Corredores bioceânicos e atores subnacionais

Crescem os estudos sobre as potencialidades do Corredor Rodoviário Bioceânico (Barros *et al.*, 2020; Barros e Gonçalves, 2021; Franco *et al.*, 2023a; 2023b) e os desafios em relação ao turismo (Gonçalves, Wilke e Asato, 2023), à educação e aos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (Akamine, Oliveira e Shiota, 2023) e à gestão territorial sustentável (Ayres *et al.*, 2023), entre outros.³³

Para o Chile, o investimento em infraestrutura e integração física, no qual se destaca o corredor bioceânico, potencializa a ideia de país ponte entre a América Latina e a Ásia (Muñoz, 1994; Artaza, 2007; Aranda e Riquelme, 2011; Barros *et al.*, 2020; Schulz e Rojas, 2022). Segundo Gaete (2003), destacava que o mundo estava se deslocando em direção ao Pacífico e, portanto, o Chile estava em posição privilegiada e deveria adequar os portos para futuras exigências e melhorar as comunicações entre o Brasil e o Chile, entre Chile e os países que integram o Mercosul e destes com os países andinos.

Para o Brasil, o acesso ao Pacífico via portos chilenos implica redução de custos associados à logística e infraestrutura, redução de tempo das exportações e ganho de competitividade de produtos brasileiros.

A orientação chilena ao Pacífico, seja ela diplomática, geográfica ou comercial, já era entendida como vantajosa para a projeção dos países do Mercosul para aqueles mercados desde a década de 1990 (Muñoz, 1996). O entendimento e a cooperação com o Brasil são de maior importância estratégica para as comunicações do Norte do Chile com o Atlântico (Artaza, 2007).

Barros, Severo e Carneiro (2022) defendem que há necessidade de conformar uma rede de corredores. Gaete (2003) argumenta que estava se desenvolvendo um sistema de corredores terrestres bioceânicos, aproveitando as conexões viárias e ferroviárias, e que englobava seis países sul-americanos: Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai (Gaete, 2003). Em 2006, o então ministro das Relações Exteriores Celso Amorim destacou que uma das áreas mais importantes da Unasul era a de integração física e que

32. Disponível em: <https://zicosur.co/objetivos/>.

33. Esses e outros temas foram abordados nas edições da revista Interações publicação criada pelo Programa de Doutorado e Mestrado em Desenvolvimento Local da Universidade Católica Dom Bosco (UCDB), Mato Grosso do Sul.

“a criação de vários corredores interoceânicos, que ligam o Atlântico ao Pacífico, como os que temos entre o Brasil e o Peru, também nos une” (Amorim, 2007, tradução nossa).

Além do caráter estratégico de integrar fisicamente a região, o corredor bioceânico tem a capacidade de revalorização dos territórios, reduzir os custos de transporte e incorporar zonas interiores potencialmente produtivas (Gaete, 2003).

Brasil e Chile têm destacado papel na promoção desse corredor, como se demonstrará nos parágrafos e gráficos a seguir. O Corredor Rodoviário Bioceânico foi o projeto de infraestrutura escolhido para promover a convergência entre o Mercosul e a Aliança do Pacífico por meio do Brasil e do Chile (Gonçalves, 2021), sendo reafirmado nas duas declarações presidenciais do corredor (Barros e Gonçalves, 2021).

O Corredor Rodoviário Bioceânico é estratégico, pois abarca as dimensões nacional-regional-global (Barros e Gonçalves, 2021; Franco *et al.*, 2023a). Isto é, trata-se de um empreendimento no qual as regiões participam ativamente das discussões e da evolução do projeto devido ao impacto local e às possibilidades de desenvolvimento regional e territorial. O projeto está atrelado à integração regional, seja pela agenda do Cosiplan, da aproximação Mercosul e Aliança do Pacífico e de iniciativas de integração subnacional, como a Zicosul, além de dar projeção aos países nos mercados norte-americano e asiático, pelo acesso ao Pacífico, e aos mercados europeu e africano, pelo acesso ao Atlântico, sendo uma alternativa ao canal do Panamá (Barros e Gonçalves, 2021; Franco *et al.*, 2023a).

O êxito do grupo de trabalho do Corredor Rodoviário Bioceânico se deve a sua resiliência como projeto de infraestrutura que congrega mais de quatro países e não paralisou o andamento das atividades mesmo com a fragmentação dos espaços de governança regional, como o Cosiplan da Unasul (Barros e Gonçalves, 2021; Barros, Gonçalves e Samurio, 2022).

QUADRO 2

Reuniões do grupo de trabalho do Corredor Rodoviário Bioceânico

Ano	Data	Local
2016	Maio	Antofagasta (Chile)
	Julho	Campo Grande (Mato Grosso do Sul, Brasil)
	Outubro	San Salvador de Jujuy (Argentina)
2017	Maio	Assunção (Paraguai)
	Novembro	Antofagasta (Chile)
2018	Junho	Salta (Argentina)

(Continua)

TEXTO para DISCUSSÃO

(Continuação)

Ano	Data	Local
2019	Abril	Assunção (Paraguai)
	Agosto	Campo Grande (Mato Grosso do Sul, Brasil)
2020	Outubro	Chile (virtual)
2022	Novembro	Antofagasta (Chile)
2023	Novembro	Iquique (Chile)

Fonte: Barros *et al.* (2020).

Elaboração dos autores.

No estudo elaborado pela Universidad Católica del Norte (UCN), de Antofagasta, no Chile, e do Ipea, fruto de um convênio de cooperação entre ambas as instituições,³⁴ foi analisada a rede de atores do Corredor Rodoviário Bioceânico e como essa rede sustenta as atividades do grupo de trabalho e confere resiliência ao projeto (Franco *et al.*, 2023a). Brasil e Chile são os principais atores dessa rede e com alta capacidade de conexão com outros atores, principalmente os atores das fronteiras, isto é, atores brasileiros com atores paraguaios e atores chilenos com atores argentinos, como indicam as figuras 1 e 2 (Franco *et al.*, 2023a).

FIGURA 1

Rede de atores do Corredor Rodoviário Bioceânico



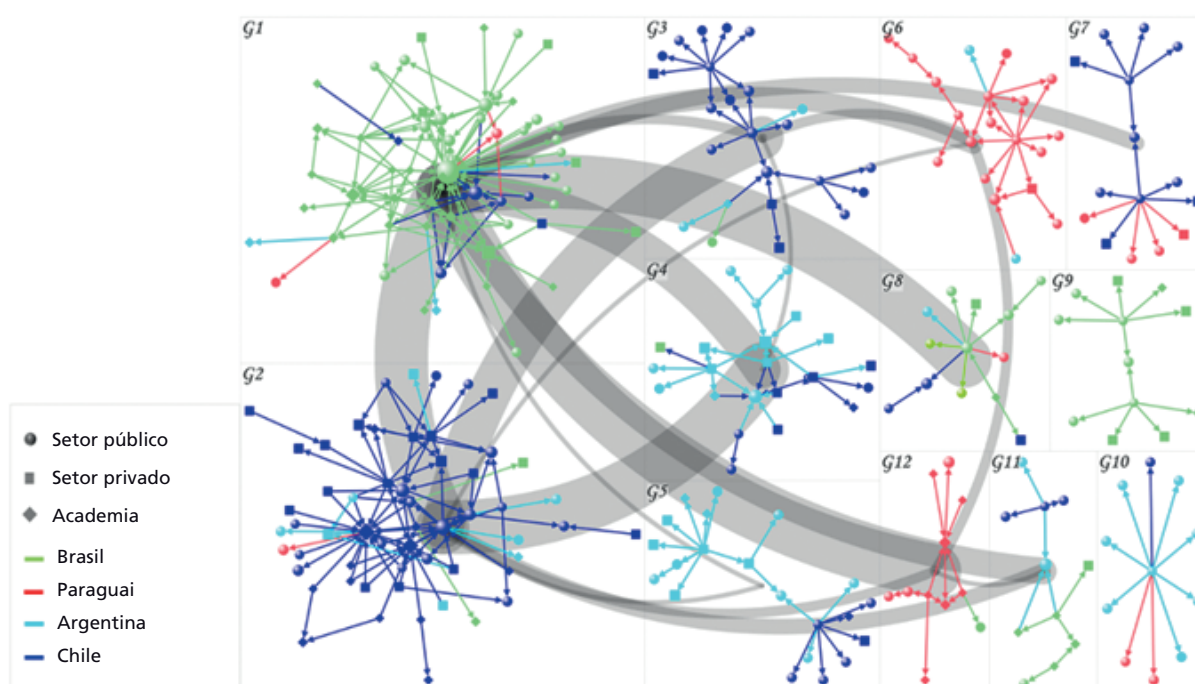
Fonte: Franco *et al.* (2023a).

34. O convênio de cooperação entre o Ipea e a UCN foi celebrado no 24 de setembro de 2021. Ver: https://portalantigo.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=38557.

Na figura 1, observa-se que a rede é do tipo centro-periferia, isto é, o centro representa os atores com maior capacidade de conexão com outros (Brasil e Chile) e que as ligações são menores com os atores que estão mais distantes do centro (Franco *et al.*, 2023a).

FIGURA 2

Clusters na rede de atores do Corredor Rodoviário Bioceânico



Fonte: Franco *et al.* (2023a).

Obs.: Figura reproduzida em baixa resolução em virtude das condições técnicas dos originais (nota do Editorial).

Na figura 2, observa-se, a partir dos *clusters*, que há predomínio de relações entre atores da mesma nacionalidade e que as relações entre atores de diferentes nacionalidades ocorrem justamente nas fronteiras (Franco *et al.*, 2023a).

Como apontado no estudo elaborado pelo Ipea e a UCN, é necessário melhorar a governança do grupo de trabalho do Corredor Rodoviário Bioceânico para melhor coordenação e gestão desse projeto (Franco *et al.*, 2023a). São cinco propostas, baseadas nos quatro pontos a seguir, nos quais Brasil e Chile podem desempenhar um papel fundamental:

- modelo de gestão;

TEXTO para DISCUSSÃO

- dilema do ator-chave;
- promoção do Corredor Rodoviário Bioceânico; e
- integração de duas novas mesas: desenvolvimento social e ambiental; e segurança fronteiriça.

Para melhor gestão dos trabalhos e acompanhamento das propostas que surgem das mesas do grupo de trabalho propõe-se que o desenho institucional seja composto por um comitê governamental (representantes nacionais), um comitê consultivo (representantes das cidades, estados e agências regionais ou outros), um comitê de controle e seguimento (instituições de pesquisa e universidades), além das mesas de trabalho já estabelecidas e as que deveriam ser criadas (Franco *et al.*, 2023a).

A criação de duas novas mesas, a de Desenvolvimento Social e Ambiental e Segurança Fronteiriça, visa tratar desses temas em um espaço próprio no âmbito do grupo de trabalho (Franco *et al.*, 2023a). Recomenda-se a adoção da perspectiva de gênero e de povos originários nas discussões realizadas no âmbito das mesas (Franco *et al.*, 2023a).

Propõe-se a criação de um *site* que concentre a informação institucional e preserve o acervo do grupo de trabalho. O *site* poderia oferecer um espaço para acolher sugestões por parte da sociedade civil. Essa proposta parte do diagnóstico de que a rede de atores se estabelece a partir do contato pessoal entre as pessoas que fazem parte dela. Como visto na figura 1, há atores-chave com alta capacidade de conexão com outros atores, portanto, na situação hipotética de saída desses atores dos cargos que ocupam, a rede poderia se desmobilizar (Franco *et al.*, 2023a).

A promoção do Corredor Rodoviário Bioceânico se refere às campanhas para promover o corredor com um sentido de integração regional, destacando suas vantagens principalmente para os temas de facilitação de comércio, encadeamentos produtivos regionais e com foco nas PMEs (Franco *et al.*, 2023a). As agências regionais, que fariam parte do comitê consultivo, poderiam divulgar o *site* do corredor (segunda proposta) em seus próprios portais institucionais e promover missões empresariais que informam as vantagens do corredor (Franco *et al.*, 2023a). Outra sugestão é a criação de rede empresarial no marco do corredor.

Em um estudo recente da Secex/MDIC, o primeiro passo para a internacionalização das PMEs é o entorno regional: em 2020, 61% das empresas exportadoras enviaram seus

produtos aos países latino-americanos e 41% direcionaram seus produtos aos países do Mercosul (Brasil, 2023b). As empresas exportadoras tendem a favorecer destinos fisicamente próximos e onde não há tarifas restritivas aos produtos brasileiros (Brasil, 2023b). Nesse estudo são indicadas as economias mais relevantes que têm acordos comerciais com o Brasil localizadas na América do Sul.

O estudo elaborado por Ipea e UCN, cujos resultados foram citados nos parágrafos anteriores, partiu da necessidade de compreender a rede de atores e como a gestão do grupo de trabalho do Corredor Rodoviário Bioceânico pode ser aprimorado para que seja um corredor sustentável e resiliente no longo prazo (Franco *et al.*, 2023a). Observaram-se os mesmos esforços de retomar as discussões de infraestrutura regional por parte dos Estados sul-americanos.

No âmbito da retomada dos diálogos sobre a infraestrutura regional com o Consenso de Brasília, no dia 5 de junho de 2023 foi criado o Subcomitê de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano, no âmbito do MPO, por meio da Resolução GM/MPO nº 1, de 7 de junho de 2023.³⁵

Os trabalhos do Subcomitê se orientaram para a coleta, sistematização e análise dos principais gargalos e demandas apresentadas pelas autoridades e representantes dos estados. O ponto de partida foi a identificação de que as exportações brasileiras estão se movendo do Atlântico para o Pacífico, como exemplo das mudanças exógenas e endógenas, em que Acre, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Roraima e Rondônia atuam como Estados articuladores devido sua proximidade aos portos do Pacífico, especialmente Chile, Colômbia, Equador e Peru (Barros; Severo e Carneiro, 2022).

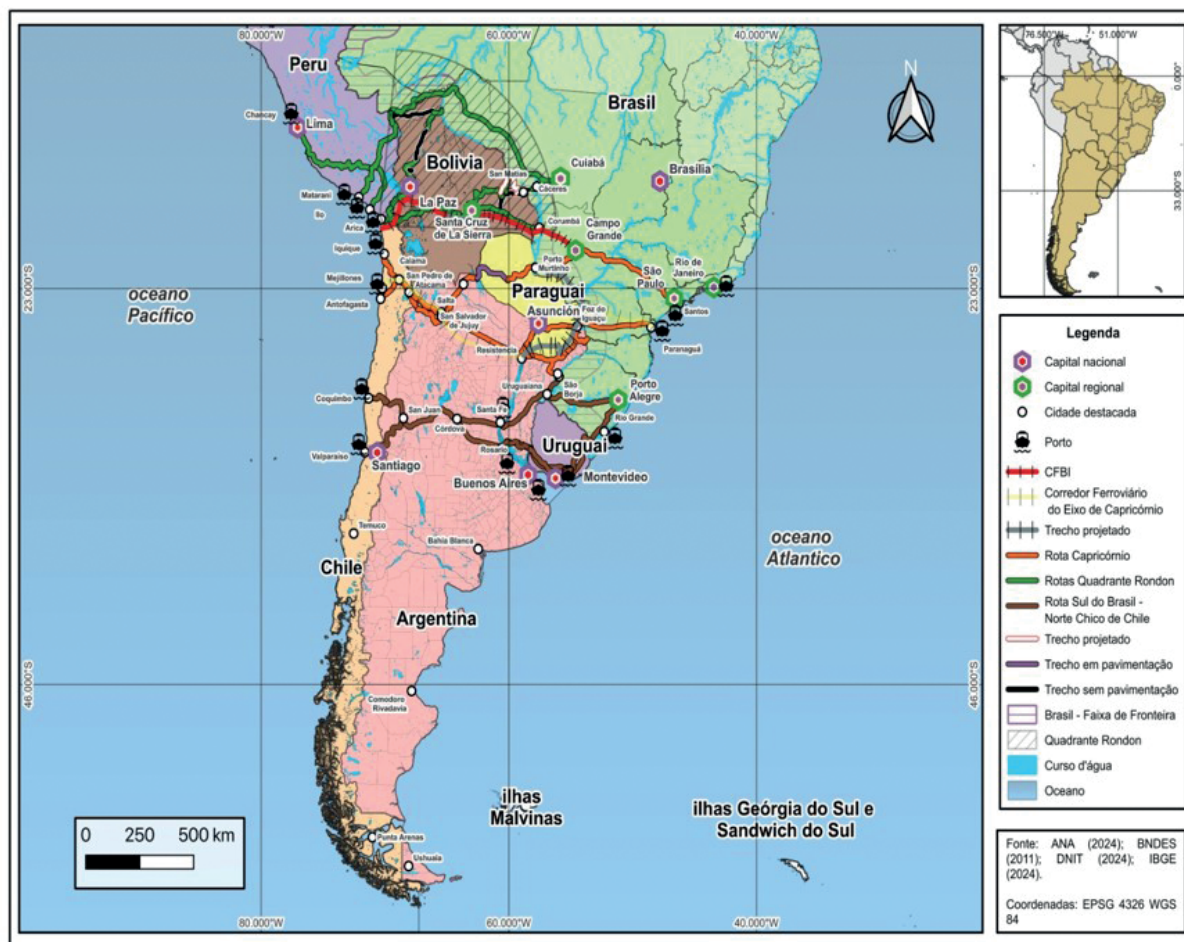
A proposta das cinco rotas de integração sul-americana deve ser entendida como uma atualização brasileira para facilitar e estimular o diálogo com os vizinhos sobre a importância de se atualizar a Integração da Infraestrutura Regional da América do Sul (IIRSA) e o Cosiplan (Barros, 2024). Seu objetivo, portanto, não é que os países adiram a um desenho acabado, mas que tenham um recorte atualizado para retomar o debate sobre integração e governança do planejamento e da infraestrutura regional sul-americana após oito anos de paralisia da IIRSA e do Cosiplan.

35. Disponível em: https://www.gov.br/planejamento/pt-br/acesso-a-informacao/acoes-e-programas/governanca/comite-ministerial-de-governanca/subcomite-de-integracao-e-desenvolvimento-sul-americano-1/arquivos/resolucao_cmg_01-1.pdf.

TEXTO para DISCUSSÃO

MAPA 1

Rotas de integração apresentadas pelo Brasil que incluem o Chile



Elaboração dos autores com Jackson Bitencourt.

Obs.: Figura cujos leiaute e textos não puderam ser padronizados e revisados em virtude das condições técnicas dos originais (nota do Editorial).

A partir dos estudos de Barros *et al.* (2020), Barros e Gonçalves (2021), Barros, Severo e Carneiro (2022) e Franco *et al.* (2023a; 2023b), e das reuniões do Subcomitê, constata-se que o Corredor Rodoviário Bioceânico é o mais avançado em termos de obras e governança, podendo servir, como expressado pela ministra Simone Tebet, como espelho para os outros corredores.

Isso reforça outro argumento defendido nos trabalhos supracitados: corredores não são competitivos entre si, mas se complementam e incentivam a conformação de uma rede de corredores bioceânicos que potencialize as relações do Brasil com seus vizinhos e viabilize a integração regional em distintos eixos. No mapa 1 estão as três

rotas que conectam o Brasil ao Chile, apresentadas pelo MPO em agosto de 2023. No presente trabalho, nomeia-se Sul do Brasil – *Norte Chico de Chile* a rota que foi chamada Porto Alegre-Coquimbo devido a seu maior alcance e sua menor dependência da execução da obra do Túnel Água Negra, localizado na fronteira entre Argentina e Chile, que se encontra paralisada.³⁶

Na dimensão subnacional, o corredor é uma importante ferramenta para superar a condição de “dupla periferia” das regiões: periféricas em relação aos centros nacionais e de países que estão na periferia mundial (Juste, 2017), além de serem regiões onde há falta de infraestrutura, há baixa participação em cadeias de valor e estão distantes dos centros de distribuição e consumo (Juste e Oddone, 2020). Essa preocupação já era sinalizada em 1994, quando o então ministro de Planejamento publicou no Jornal do Brasil que “o governo precisa incentivar a integração das regiões Norte, Nordeste e parte do Centro-Oeste e fazer com que essas regiões se voltem para o Pacífico, para os países do norte da América do Sul” (Veras, 1994 *apud* Araújo, 2019, p. 105).

Tanto no Brasil quanto no Chile há importantes iniciativas subnacionais em defesa dos corredores bioceânicos: no primeiro, a defesa do corredor rodoviário bioceânico é feita por políticos do Mato Grosso do Sul, prefeitos, governadores, deputados estaduais e federais, bem como ministros cuja atuação política iniciou-se nesse estado; no segundo, a atuação do senador de Taparacá e do ex-prefeito de Iquique Jorge Soria e da Secretaria de Integração Regional de Antofagasta em defesa dos corredores bioceânicos (Barros *et al.*, 2020; Barros e Gonçalves, 2021).

Em 1994, houve a primeira visita oficial de um embaixador chileno ao estado de Mato Grosso e a realização do seminário Ciclo do Pacífico: novos mercados e a integração latino-americana, em Cuiabá; e a visita do governador desse estado ao Chile, iniciando em Arica, Iquique e finalizando em Santiago (Muñoz, 1994). Em 2023, foi inaugurado o escritório comercial da Corporação de Desenvolvimento da Região de Tarapacá do Chile em Campo Grande (Mato Grosso do Sul), com o objetivo de atrair investimentos brasileiros em Tarapacá. Esse foi o primeiro escritório de uma região chilena no exterior, reforçando a dimensão subnacional do corredor bioceânico. De forma

36. Em novembro de 2024, alguns meses depois da publicação expressa deste *Texto para Discussão*, o Ministério do Planejamento e Orçamento alterou a rota Porto Alegre-Coquimbo e a rebatizou de Bioceânica do Sul, cujo traçado substitui a via até o porto de Coquimbo, pelo trajeto aos portos de Valparaíso e San Antonio, mas ao sul do Chile, incluindo apenas vias construídas há muitos anos. Neste trabalho mantivemos o mapa anteriormente publicado por entender que o planejamento da infraestrutura de integração deve considerar tanto os caminhos já existentes, como os que seriam mais eficientes no médio e longo prazos, reforçando a complementariedade entre eles.

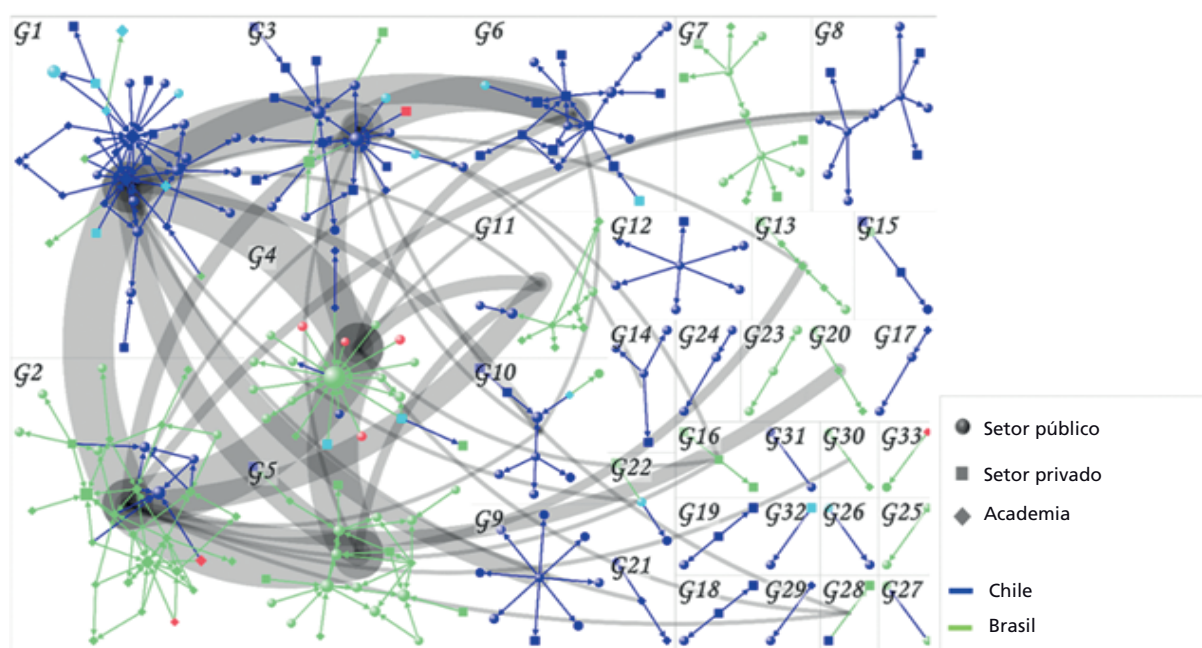
TEXTO para DISCUSSÃO

complementar, em novembro de 2022 e abril de 2023 foram realizadas as reuniões do Fórum dos Territórios Subnacionais do Corredor Bioceânico de Capricórnio, uma instância de iniciativa dos governos subnacionais que fazem parte do corredor.

Em relação aos vínculos Brasil-Chile na rede de atores no grupo de trabalho do Corredor Rodoviário Bioceânico, observa-se uma maior interação entre atores do setor público no nível nacional e atores públicos no nível subnacional de ambos os países e há baixa participação de atores do setor privado (Franco *et al.*, 2023a).

FIGURA 3

Relações bilaterais sobre a coordenação do Corredor Rodoviário Bioceânico entre Chile e Brasil



Fonte: Franco *et al.* (2023a).

Obs.: Figura reproduzida em baixa resolução em virtude das condições técnicas dos originais (nota do Editorial).

O *cluster* 2 (31 atores) é o que possui atores de ambas as nacionalidades, onde há a presença de 60% dos atores chilenos e 30% dos atores brasileiros, sendo 68% dos acadêmicos e 19% dos atores públicos subnacionais, enquanto a composição de grupos maiores é homogênea em termos de nacionalidade (Franco *et al.*, 2023a). Além disso, “os *clusters* 3, 6 e 8 concentram cerca de 80% dos atores chilenos, enquanto os *clusters* 4, 5 e 7 concentram cerca de 85% dos atores brasileiros” (Franco *et al.*, 2023a, p. 61).

Dado o importante peso de Brasil e Chile na rede de atores e as características dos vínculos entre esses dois países, reforça-se a participação de atores do setor privado tanto no grupo de trabalho, por meio da proposta de formalizar a rede de empresários do corredor (Franco *et al.*, 2023a), como pelo aumento do fluxo de comércio e investimentos entre Brasil e Chile.

5.2 Mercado sul-americano de energia e integração dutoviária

A discussão sobre a expansão da malha dutoviária de integração na América do Sul é amplamente necessária. Uma análise simples sobre a distribuição desse tipo de infraestrutura pelo mundo é o suficiente para verificar a vulnerável posição sul-americana frente ao emaranhado de conexões dutoviárias que integra outras regiões do mundo, em especial América do Norte, Europa, Rússia e China.

Conforme mencionado na segunda seção deste texto, as exportações brasileiras de óleos brutos de petróleo (NCM 27.09.00.10) destinadas ao Chile em 2023, alcançaram US\$ 3,1 bilhões. Esse valor foi equivalente a movimentação anual de 6.549.389 m³. Considerando os fatores de conversão detalhados pela Empresa de Pesquisa Energética (EPE), tem-se que um metro cúbico é equivalente a 6,28981 barris (EPE, 2023, p. 225). Portanto, o fluxo de 6.549.389 m³/ano (ou 17.943,53 m³/dia) de óleos brutos de petróleo brasileiro direcionados ao Chile equivale a 41.194.412,4 barris/ano (ou 112.861,4 barris/dia).

A construção de projetos emblemáticos de integração de infraestrutura energética regional, como um oleoduto integrando o Brasil ao Pacífico chileno, seria fundamental para dar maior segurança energética ao Chile, enquanto o país avança no desenvolvimento de fontes alternativas de energia, como o hidrogênio verde (Chile, 2024) e em sua agenda de transição energética (Chile, 2022a; 2023a). Ademais, é oportuno considerar que com o transporte dutoviário não haveria necessidade de queima de combustíveis fósseis relacionados ao transporte de navios petroleiros, ou seja, haveria uma considerável descarbonização do transporte desse tipo de carga.

A tabela 10, apresentada na sequência, demonstra a evolução recente do valor das importações chilenas de combustíveis minerais e seus derivados entre 2012 e 2023. O grande volume das compras externas desse tipo de produto elucida o quadro de vulnerabilidade energética enfrentado pelo Chile, sobretudo no tocante à geração de energia (Chile, 2019).

TEXTO para DISCUSSÃO

TABELA 10**Evolução das importações chilenas de combustíveis fósseis e derivados do mercado externo (2012-2023)**

Em US\$ bilhão (CIF) a preços de 2023

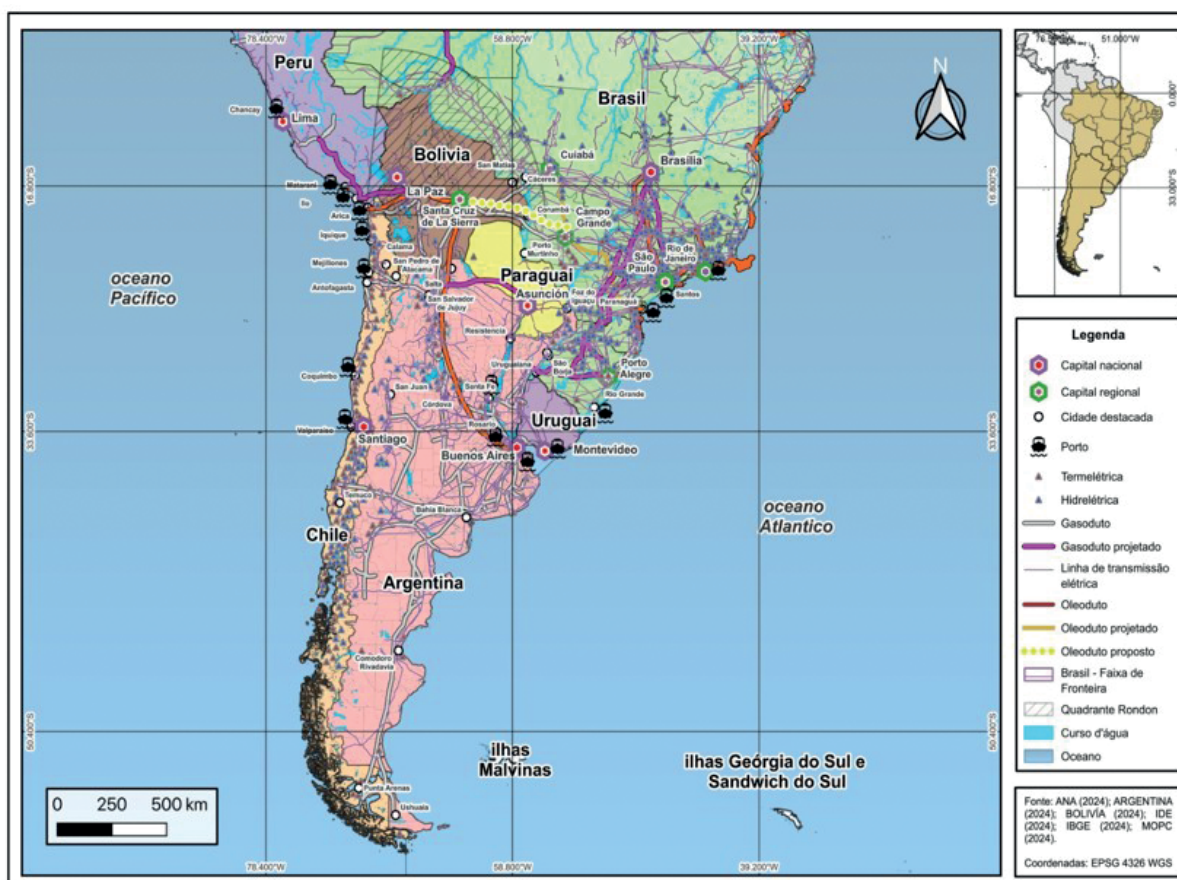
Ano	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	gráfico
Diesel	6,02	5,36	5,07	3,28	2,70	3,05	3,95	3,75	2,57	3,87	7,91	5,15	
Petróleo bruto	8,06	8,67	7,76	3,79	3,02	4,05	5,19	4,98	2,72	4,75	5,29	5,24	
Carvão	1,41	1,36	1,12	0,93	0,99	1,28	1,40	1,02	0,80	1,49	2,31	1,19	
Gasolina veículos terrestres	0,93	0,63	0,56	0,41	0,28	0,41	0,47	0,23	0,15	0,72	1,93	0,82	
Gás natural liquefeito	2,10	1,23	1,48	1,04	1,01	1,17	1,35	0,96	0,81	1,68	1,39	1,05	
Gás natural	0,04	0,03	0,01	0,00	0,00	0,00	0,10	0,52	0,31	0,26	1,02	0,96	
Propano liquefeito	0,65	0,88	0,85	0,46	0,45	0,57	0,64	0,41	0,42	0,78	0,93	0,54	
Querosene	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,32	0,28	0,35	0,12	0,30	0,64	0,51	
Óleos lubrificantes e graxas	0,40	0,37	0,35	0,29	0,25	0,27	0,31	0,30	0,26	0,39	0,46	0,37	
Demais combustíveis e lubrificantes	1,63	1,30	1,01	0,73	0,62	0,56	0,74	0,31	0,26	0,59	0,84	0,62	
Subtotal													
Combustíveis e lubrificantes minerais	21,24	19,84	18,21	10,95	9,31	11,68	14,43	12,84	8,43	14,82	22,70	16,45	

Fonte: Servicio Nacional de Aduanas de Chile.
Elaboración dos autores.

Nesse sentido, devem ser aprofundados os estudos sobre a construção de um oleoduto desde Campo Grande (Mato Grosso do Sul) até Antofagasta, no Chile, via Chaco paraguaio e províncias do Noroeste argentino. Idealmente, o traçado da infraestrutura energética poderia se dar ao longo da faixa de domínio das rodovias que conformam o Corredor Rodoviário Bioceânico (Rota de Capricórnio), minimizando os danos ambientais e a necessidade de desapropriações adicionais ao longo do percurso do oleoduto. Antes de qualquer cálculo de aproximação, é razoável levar em conta que a vazão de um oleoduto não é necessariamente de fluxo contínuo, podendo variar de trecho para trecho, em razão do diâmetro dos dutos, do número de estações e da capacidade de bombeamento ao longo do traçado, do tipo de líquido transportado, da temperatura média, entre outros aspectos técnicos.

MAPA 2

Integração energética e transporte dutoviário



Elaboração dos autores com Jackson Bitencourt.

Obs.: Figura cujos leiaute e textos não puderam ser padronizados e revisados em virtude das condições técnicas dos originais (nota do Editorial).

TEXTO para DISCUSSÃO

Partindo-se de um cenário hipotético em que se mantenha – para as vendas futuras – o mesmo valor e volume das exportações de petróleo bruto que o Brasil destinou ao Chile em 2023, estima-se que seria necessário, permanecendo todas as demais variáveis constantes, pouco mais de um ano de operação em plena capacidade para que a infraestrutura energética de 2.330 km de extensão, entre o Brasil, Paraguai, Argentina e o Norte do Chile, fosse capaz de cobrir os custos estimados de sua implementação, como é possível observar na tabela 11.

É fundamental ressaltar que o oleoduto proposto somente fará sentido se estiver sendo construída simultaneamente ao menos uma das infraestruturas dutoviárias presentes no Plano Indicativo de Oleodutos, apresentadas em publicação da Empresa de Pesquisas Energéticas (EPE) (2021-2022), cujos traçados acessam o município de Campo Grande (Mato Grosso do Sul). São elas: o oleoduto Araucária-Cuiabá (Olac); e o oleoduto Uberaba-Cuiabá (Oluc), conectado ao oleoduto Uberaba-Paulínia.

Ainda sobre a integração dutoviária, é oportuno considerar alguns cenários plausíveis. Por exemplo, os possíveis custos adicionais de se executar projetos de engenharia em elevadas altitudes da topografia andina; ou, ainda, que os dutos do trecho proposto, em uma conjuntura de diminuição da produção do pré-sal e de crescente descarbonização da economia chilena, poderiam transportar biocombustíveis, cuja demanda tende a acelerar em razão do avanço de veículos híbridos (flex), mais adequados aos países com rarefeita infraestrutura de *plug-in*.

Para estimar a extensão do oleoduto proposto, foi considerada a distância entre Campo Grande (Mato Grosso do Sul) e Antofagasta, no âmbito do Corredor Rodoviário Bioceânico (incluído na proposta da Rota de Capricórnio, em 2023), em razão da construção dos dutos se darem ao longo da faixa de domínio desse trecho da estrada bioceânica. Quanto ao investimento do projeto proposto, levando em consideração que o capex³⁷ dos oleodutos Olac e Oluc já estava disponível em estudos de viabilidade da EPE, optou-se por utilizá-lo como aproximação do custo por quilômetro de construção. Considerou-se a média simples da estimativa dos custos por quilômetro tanto do Olac como do Oluc para chegar a uma aproximação crível referente ao custo do trecho dutoviário hipotético entre Campo Grande (Mato Grosso do Sul) e Antofagasta.

37. “O capital fixo de investimento (capex) representa os custos associados ao investimento a ser realizado para a implementação do projeto, sendo o montante necessário para a aquisição de bens e construção do empreendimento. No caso do Plano Indicativo de Oleodutos, o ISBL [Inside Battery Limits Investment] compreende os dutos e terminais e seus custos diretos e indiretos de compra e instalação dos equipamentos, acessórios e sobressalentes (tubos, válvulas etc.), obras civis (ruas, estradas, fundações, prédios etc.), juntamente com os colaboradores envolvidos na construção das instalações” (EPE, 2022, p. 29).

TABELA 11
Estimativa de custos do capital fixo de investimento (capital expenditure – capex)

Oleodutos	Distância (km)	Capacidade (m³/dia)	Capex		Diâmetro do duto (em polegada) por trecho existente	Custo estimado por km	
			(R\$ milhão)	(US\$ milhão) ¹		Em R\$ (milhão)	Em US\$ (milhão)
Araucária-Cuiabá (Olac)	1.567	34.920	12.200	2.424	Araucária-Jataizinho (20)	7,8	1,5
					Jataizinho-Ribeirão Preto (16)		
					Ribeirão Preto-Campo Grande (14)		
Uberaba-Cuiabá (Oluc)	1.381	17.160	9.160	1.820	Campo Grande-Rondonópolis (10)	6,6	1,3
					Rondonópolis-Cuiabá (8)		
					Uberaba-Campo Grande (14)		
Trecho hipotético Campo Grande - Antofagasta	2.330	17.944	16.776	3.337	-	7,2	1,4

Fonte: EPE (2022).
Elaboração dos autores.
Nota: ¹ Para a conversão dos custos de real (R\$) para dólar (US\$) foi utilizado a taxa de câmbio (R\$ 5,20/US\$). Para corrigir os valores de 2022 para 2023, utilizou-se o deflator 0,9671.

TEXTO para DISCUSSÃO

Espera-se que, em um horizonte de longo prazo, a América do Sul avance na construção de uma robusta estrutura regional de refino, associada a uma complexa rede dutoviária, que permita elevar os níveis de interdependência econômica intrarregional. Paralelamente, deve haver contínua cooperação entre os países sul-americanos para o desenvolvimento do potencial energético regional, em especial em energias renováveis, avançando na consolidação de um mercado sul-americano de energia. Para isso, é essencial estabelecer uma governança regional participativa sobre temas comuns, como infraestrutura de integração, inclusive para a realização de estudos prévios sobre viabilidade ambiental, técnica e econômica de projetos de integração de infraestrutura na América do Sul.

5.3 Possibilidade de pontes birregionais

As cúpulas União Europeia-Celac em 2013, 2015 e 2023, América do Sul e Países Africanos (ASA) em 2006, 2009 e 2013, América do Sul e Países Árabes (Aspa) em 2005, 2009, 2012 e 2015, são exemplos de pontes birregionais da América do Sul de que Brasil e Chile participaram.

Sendo Brasil-Chile uma relação bilateral com vocação regional, e considerando os fortes vínculos que ambos possuem com países da África e da Ásia, respectivamente, abrem-se possibilidades para potencializar novas frentes de relações birregionais baseadas na cooperação Sul-Sul, em que os corredores bioceânicos possuem papel fundamental.

Essa ideia já havia sido anunciada pelo ministro das Relações Exteriores Antônio Patriota, em 2012, por ocasião do seminário Brasil-Chile: novos horizontes – amizade sem limites.

De importância estratégica é a interligação terrestre entre o Atlântico e o Pacífico, que faz de Brasil e Chile sócios indispensáveis para o projeto da interconexão física sul-americana. Trabalharemos para concluir os projetos que unirão nossos países, com o apoio do Conselho de Infraestrutura e Planejamento da Unasul (Cosiplan). (...) *O Brasil pode aprender com a atuação do Chile junto a países da Ásia-Pacífico. O Chile pode se beneficiar da expressiva presença do Brasil na África. Os futuros corredores bioceânicos devem facilitar o acesso de nossos produtos a ambos os continentes* (Discurso..., 2012, grifo nosso).

A cooperação Sul-Sul do Brasil representa o interesse do país de superar os desafios do desenvolvimento de seus pares por meio da cooperação científica e educacional e

cooperação técnica, em que a ABC possui papel fundamental (Schleicher e Barros-Platiau, 2023). O Chile, no processo de redemocratização, passou a cumprir o papel de doador e receptor de cooperação para o desenvolvimento, cujo modelo para a cooperação Sul-Sul se caracteriza pela concentração em atividades técnicas e cooperação triangular (Santander, 2018).

A ABC foi criada em 1987 e tem como atribuições planejar, coordenar, negociar, aprovar, executar, acompanhar e avaliar a cooperação técnica do exterior para o Brasil e do Brasil para o exterior. A ABC também é responsável pela cooperação humanitária brasileira.³⁸ No Chile, a Agência Chilena de Cooperação Internacional para o Desenvolvimento (AGCID) foi criada em 1990 e é a agência responsável por implementar e executar projetos de cooperação internacional.

Em 2014, Brasil e Chile assinaram o Memorando de Entendimento sobre a Implementação de um Programa de Intercâmbio Profissional das Agências de Cooperação AGCI Chile e ABC Brasil. No que diz respeito à cooperação triangular, Brasil e Chile assinaram, em 2015, o Memorando de Entendimento entre o Chile e o Brasil para a Implementação de Atividades de Cooperação Técnica em Terceiros Países. Desse memorando, estabeleceu-se o projeto Apoio ao Sistema de Segurança Alimentar e Sanidade Agropecuária do Suriname, coordenado pela ABC e pela AGCID, que vem realizando atividades referentes à capacitação técnica de oficiais de governo do Suriname em sistemas e protocolos de controle, prevenção de pragas, segurança alimentar (Chile, 2016; Representantes..., 2023).

A AGCID, em conformidade com as diretrizes prioritárias de política externa referentes ao período 2022-2026 (Chile, 2022b), estabeleceu os critérios orientadores da estratégia de cooperação: desenvolvimento inclusivo e sustentável; direitos humanos e igualdade de gênero; meio ambiente e política turquesa; países vizinhos e América Latina.

5.3.1 Diálogos África

A África se tornou prioridade tanto nas ações da política externa quanto nos projetos de cooperação técnica do Brasil, os quais se tornaram meios para prover *expertise* de órgãos públicos brasileiros aos países do sul global (Schleicher e Barros-Platiau, 2017). Segundo a ABC,³⁹ os projetos de cooperação Sul-Sul com países africanos são com

38. Disponível em: <https://www.abc.gov.br/sobreabc/introducao>.

39. Disponível em: <https://www.abc.gov.br/Projetos/CooperacaoSulSul>.

TEXTO para DISCUSSÃO

Angola, Cabo Verde, Guiné-Bissau, Moçambique, São Tomé e Príncipe – países africanos de língua oficial portuguesa (Palop) – e Benin, Burkina Faso, Chade, e Mali, que conformam o grupo Cotton-4, países produtores de algodão.

Na visita do presidente Lula ao continente africano em 2023, foi destacado que “o continente africano é um espaço extraordinário de futuro para quem acredita que o sul global vai ser a novidade do século XXI na nova economia mundial” (Na Etiópia..., 2024).

Segundo a AGCID (2023), o Chile tem expandido e diversificado suas relações de cooperação com os países africanos desde 2014, principalmente, na formação de capital humano nas áreas de desenvolvimento institucional e sustentável, desenvolvimento social, mineração, gestão de recursos hídricos, agricultura, aquicultura, entre outras. Em 2018, foi aprovada a entrada do Chile, como Observador Associado,⁴⁰ na Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP), e o Chile promoveu reuniões com embaixadas concorrentes da África no Brasil.

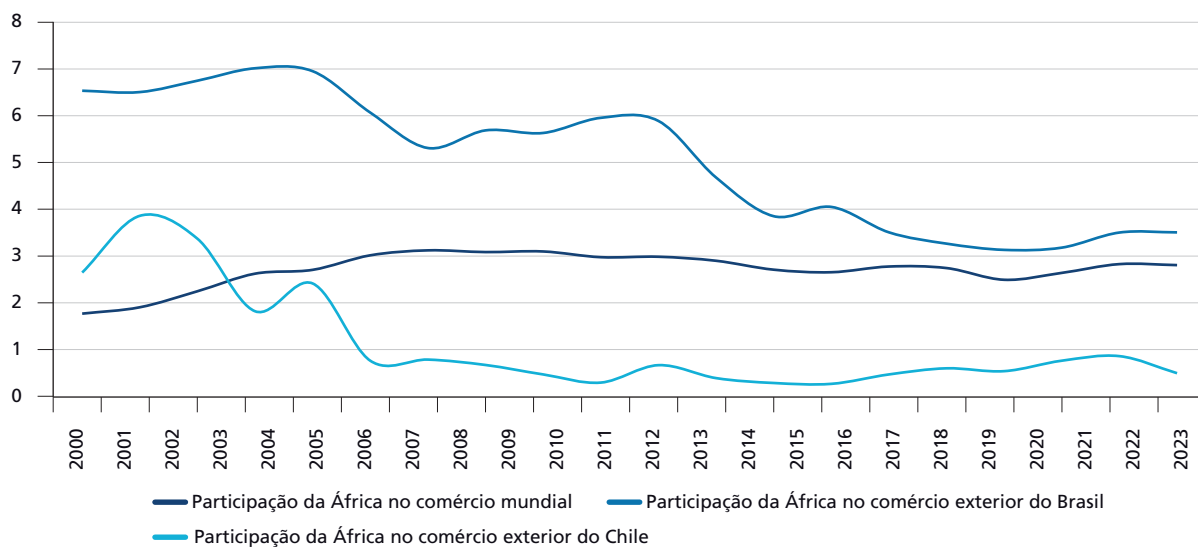
A boa relação do Brasil com o conjunto dos países africanos é importante ativo do país. Uma maior integração entre Brasil e África permitiria não somente a dinamização dos intercâmbios bilaterais mas também a promoção da cooperação e a facilitação do diálogo birregional envolvendo a América do Sul e o continente africano. Nesse contexto, entende-se que o Chile poderia melhorar seu acesso ao mercado africano a partir das estabelecidas conexões brasileiras na costa atlântica – raciocínio análogo poderia ser feito sobre as conexões do Brasil com a Ásia-Pacífico, via litoral chileno. Esses elos de integração birregionais são fundamentais para a aproximação de Brasil e Chile com terceiros mercados, atuando, reciprocamente como plataformas logísticas facilitadoras.

Segundo os dados disponibilizados pelo International Trade Centre (ITC) na plataforma Trade Map, a participação do continente africano correspondeu a 2,8% do comércio mundial em 2023. No mesmo ano, a África representou 3,5% do comércio exterior brasileiro e somente 0,5% do chileno. Em síntese, mesmo estando distante do seu período de maior vinculação comercial com a África, essa região teve um peso relativo sete vezes maior no comércio exterior brasileiro, em comparação ao chileno (gráfico 5).

40. Criada em 2005, a categoria de Observador Associado é uma janela de oportunidade para o eventual ingresso de Estados ou regiões lusófonos que pertencem a Estados terceiros, mediante acordo com os Estados-membros. Disponível em: <https://www.cplp.org/id-2765.aspx>.

GRÁFICO 5**Evolução da participação da África no comércio mundial¹ e no comércio exterior do Brasil e do Chile (2004-2023)**

Em (%)



Fonte: ITC, Trademap.

Elaboração dos autores.

Nota: ¹ Comércio mundial = exportações + importações mundiais.

Entre 2004 e 2014, período em que o governo brasileiro levou adiante uma política externa africanista (Brasil, 2016), o peso relativo do continente africano para o comércio exterior brasileiro foi significativamente superior à participação da África no comércio mundial. Aliás, ao longo de todo o período analisado, o peso da África para o comércio brasileiro foi superior ao peso do continente no comércio mundial. Essa aproximação entre Chile e África, possibilitada pela agenda de integração de infraestrutura física, normativa e regulatória entre Brasil e Chile, pode representar tanto a dinamização das trocas bilaterais como o aumento do peso da economia africana para o comércio exterior chileno.

5.3.2 Diálogos Ásia

No caso do continente asiático, a ABC possui projeto de cooperação com o Timor-Leste. A ideia do Chile como ponte para a Ásia-Pacífico não apenas se refere à América Latina (Artaza, 2007; Schulz e Rojas, 2022) mas especialmente ao Brasil, como reiterado nos discursos de representantes chilenos e pelo convite para o Brasil participar do evento empresarial da Cooperação Econômica Ásia-Pacífico (Asia-Pacific Economic Cooperation – Apec) em 2014.

TEXTO para DISCUSSÃO

Em outubro de 2023, o ministro das Relações Exteriores Mauro Vieira realizou visitas ministeriais aos países da Associação de Nações do Sudeste Asiático (Association of Southeast Asian Nations – Asean). Foram anunciadas a abertura da embaixada do Brasil no Camboja e o estabelecimento do Plano de Trabalho Brasil-Indonésia. Foi realizada, ainda, a I Reunião Trilateral Brasil-Asean.

O Brasil mantém a parceria estratégica com a Indonésia, a única que o Brasil tem no Sudeste Asiático. Na visita ministerial à Indonésia em outubro de 2023, a parceria estratégica Brasil-Indonésia foi relançada, por meio do Plano de Ação 2024-2026, com foco nas áreas de comércio e investimento, energia renovável, desenvolvimento sustentável, saúde, ciência, tecnologia e inovação (Declaração..., 2023). O Mercosul concluiu, recentemente, o Acordo de Livre Comércio com Singapura.

A Aliança do Pacífico, da qual o Chile faz parte, mantém o Plano de Trabalho Aliança do Pacífico-Asean desde 2017. O último plano de trabalho (2021-2025) conta com 23 pontos, divididos em cinco áreas de trabalho: i) cooperação econômica; ii) educação e contatos interpessoais; iii) ciência, tecnologia e inovação, bem como cidades inteligentes e conectividade; iv) meio ambiente e desenvolvimento sustentável; e v) cooperação na recuperação pós-pandemia devido à covid-19 (AP, 2021). Há menção a gênero nas cinco áreas de trabalho.

6 CONCLUSÃO: RECOMENDAÇÕES PARA FORTALECER A RELAÇÃO BILATERAL COM VOCAÇÃO REGIONAL

Nesta seção, apresentamos recomendações baseadas nos dados e nas análises feitas nas seções anteriores.

QUADRO 3

Recomendações para fortalecer a relação entre Brasil e Chile

Tópicos	Sugestões
Integração econômica	Consolidar projetos bilaterais de integração produtiva e comercial que possam catalisar a atualização da agenda de integração econômica sul-americana, por exemplo, na cadeia de ônibus elétricos.
Integração logística e energética	Aprofundar os estudos sobre conexões dutoviárias entre Brasil e Chile, associados à discussão sobre a constituição de um mercado sul-americano de energia que assegure o suprimento, a eficiência do uso de nossos recursos, a estabilidade jurídica, preços justos e a sustentabilidade social e ambiental.

(Continua)

(Continuação)

Tópicos	Sugestões
Integração logística e comercial setorial	Compartilhar as redes de distribuição de proteína animal e frutas: o Chile poderia utilizar as redes de distribuição de carnes brasileiras no Atlântico para exportar peixe; e o Brasil poderia utilizar as redes chilenas de distribuição de peixes no Pacífico para vender carnes, fortalecendo as cadeias logísticas regionais.
Integração logística e comercial birregional	Explorar as possibilidades de conectividades estabelecidas entre o Brasil e a África e o Chile e a Ásia-Pacífico para ampliar os benefícios logísticos oferecidos pelo Corredor Rodoviário Bioceânico e as rotas de integração.
Comércio e gênero	Orientar missões empresariais, com perspectiva de gênero, a partir das potencialidades de incremento do comércio bilateral e das oportunidades de incremento das exportações de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul (região Centro-Oeste) e do Paraná (região Sul) ao Chile identificadas neste estudo, visando também à dimensão do desenvolvimento local com a conclusão das obras do Corredor Rodoviário Bioceânico. Estabelecer o Comitê de Comércio e Gênero, previsto no art. 18.4 do Acordo de Livre-Comércio Brasil e Chile, e fomentar que os órgãos e as agências de promoção, a ApexBrasil e a ProChile, contribuam para o fortalecimento do comércio bilateral com ênfase de gênero, considerando a experiência das iniciativas Programa Mulheres e Negócios Internacionais (ApexBrasil) e Mujer Exporta e Activa Empresarias (ProChile).
Corredor Rodoviário Bioceânico	Atuar conjuntamente para o aprimoramento institucional do grupo de trabalho do Corredor Rodoviário Bioceânico. Aprimorar o desenho institucional do grupo de trabalho, de forma que seja composto por um comitê governamental (representantes nacionais), um comitê consultivo (representantes das cidades, estados e agências regionais ou outros), comitê de controle e seguimento (instituições de pesquisa e universidades), além das mesas de trabalho já estabelecidas e as que deveriam ser criadas. Criação de duas novas mesas no grupo de trabalho do Corredor Rodoviário Bioceânico (desenvolvimento social e ambiental; e segurança fronteiriça), a fim de garantir a participação de agências e governos subnacionais. Realização de missões empresariais para promover o corredor com um sentido de integração regional, destacando suas vantagens principalmente para os temas: facilitação de comércio; encadeamentos produtivos regionais e com foco nas PMEs; e criação da rede empresarial do Corredor Rodoviário Bioceânico. Recuperação do acervo e manutenção adequada de <i>website</i> para o Corredor Rodoviário Bioceânico. Adoção da perspectiva de gênero e de povos originários nas discussões realizadas no âmbito das mesas do grupo de trabalho.

Elaboração dos autores.

REFERÊNCIAS

ADESÃO brasileira ao projeto do cabo de fibras óticas “Humboldt”: nota conjunta do Ministério das Relações Exteriores e do Ministério das Comunicações. **Gov.br**, 13 maio 2021. Disponível em: https://www.gov.br/mre/pt-br/canais_atendimento/imprensa/notas-a-imprensa/adesao-brasileira-ao-projeto-do-cabo-de-fibras-oticas-201chumboldt201d-nota-conjunta-do-ministerio-das-relacoes-exteriores-e-do-ministerio-das-comunicacoes.

AGCID – AGENCIA CHILENA DE COOPERACIÓN INTERNACIONAL PARA EL DESARROLLO. **Estrategia de la cooperación internacional para el desarrollo de AGCID 2023-2026**. Santiago: AGCID, set. 2023. Disponível em: https://www.agci.cl/images/centro_documentacion/Estrategia_de_Cooperacion_AGCID_2023_2026.pdf.

AKAMINE, M. B. C.; OLIVEIRA, E. M. de; SHIOTA, H. C. Q. La ruta de integración Latinoamericana (RILA): los desafíos de la educación desde la perspectiva de los objetivos de desarrollo sostenible (ODS). **Interações (Campo Grande)**, v. 24, n. 4, p. e2444216, 2023.

AMÉRICA Latina: dois oceanos, uma voz, por Luiz Inácio Lula da Silva e Ricardo Lagos. **Instituto Lula**, 6 out. 2014. Disponível em: <https://lula.com.br/america-latina-dois-oceanos-uma-voz-por-luiz-inacio-lula-da-silva-e-ricardo-lagos/>.

AMORIM, C. Discurso do Ministro Celso Amorim por ocasião da II Reunião do Fórum sobre a Iniciativa da Bacia do Pacífico Latino-americano (em espanhol): Lima, 20 de agosto de 2007. **Gov.br**, 20 ago. 2007. Disponível em: <https://www.gov.br/mre/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/discursos-artigos-e-entrevistas/ministro-das-relacoes-exteriores/discursos-mre/celso-amorim/discurso-do-ministro-das-relacoes-exteriores-embaixador-celso-amorim-na-ii-reuniao-do-forum-sobre-a-iniciativa-da-bacia-do-pacifico-latino-americano-lima-peru-20-08-2007>.

_____. **Laços de confiança: o Brasil na América do Sul**. São Paulo: Benvirá, 2022.

ANDRADE, I. *et al.* **O Brasil na Antártica: a importância científica e geopolítica do Proantar no entorno estratégico brasileiro**. Brasília: Ipea, nov. 2018 (Texto para Discussão, n. 2425).

AP – ALIANZA DEL PACÍFICO. **Asean**: Pacific Alliance Work Plan 2021-2025. [s.l.]: AP, 2021 Disponível em: <https://alianzapacifico.net/wp-content/uploads/2021/11/Final-Draft-ASEAN-Pacific-Alliance-WP-2021-2025.pdf>.

ARANDA, G.; PAVEZ, L. El legado del ABC: un Southfalia suramericano para la Convergencia en la Diversidad. *In*: MATUS, M. I.; ARANDA, G. (Ed.). **A 100 años del ABC: desafíos y proyecciones en el marco de la integración regional**. Santiago de Chile: Instituto Geográfico Militar, 2016. v. 1, p. 9-33.

ARANDA, G.; RIQUELME, J. La política exterior de Chile desde 1990. Inserción internacional y prioridad regional. **Cuadernos sobre Relaciones Internacionales, Regionalismo y Desarrollo**, p. 11-41, v. 6, n. 11, 2011.

ARAÚJO, M. R. **A região norte e a integração: a demanda dos atores subnacionais amazônicos por integração regional**. Brasília: Funag, 2019.

ARGENTINA. **Dos orillas para la integración regional**, n. 34, 2023. Disponível em: https://eurug.cancilleria.gob.ar/userfiles/newsletter_dos_orillas_para_la_integracion_regional_-_edicion_no_34_-_julio_2023_0.pdf.

ARTAZA, M. Chile y Asia hoy: una mirada crítica. **Estudios Internacionales**, p. 55-65, 2007.

ATOS assinados por ocasião da primeira reunião do diálogo político-militar Brasil-Chile (Mecanismo 2+2): 9 de agosto de 2018. **Gov.br**, 9 ago. 2018. Disponível em: https://www.gov.br/mre/pt-br/canais_atendimento/imprensa/notas-a-imprensa/atos-assinados-por-ocasio-da-primeira-reuniao-do-dialogo-politico-militar-brasil-chile-mecanismo-2-2-9-de-agosto-de-2018.

AYRES, F. M. *et al.* Ecological-economic zoning and the master plan: instruments for sustainable territorial management in the Bioceanic Route. **Interações (Campo Grande)**, v. 24, p. e2444222, 2023.

BANDEIRA, L. A. M. Brasil e os golpes na Bolívia, Uruguai e Chile: 30 anos depois. **Revista Espaço Acadêmico**, v. 28, 2003.

BARROS, P. S. A América do Sul no tempo do Bicentenário da Independência do Brasil: revitalização da Unasul e reconstrução da integração regional. **Revista USP**, n. 136, p. 113-144, 2023. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/revusp/article/view/211785>.

BARROS, P. S. *et al.* **Corredor Bioceânico de Mato Grosso do Sul ao Pacífico: produção e comércio na rota da integração sul-americana**. Campo Grande; Brasília: UEMS; Ipea, 2020. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/10598>.

BARROS, P. S. *et al.* **Integração econômica bilateral Argentina-Brasil: reconstruindo pontes**. Brasília: Ipea, 2022. (Nota Técnica, n. 44). Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/10899>.

TEXTO para DISCUSSÃO

BARROS, P. S. (Org.). **Uma nova agenda de infraestrutura para a América do Sul**. Brasília: Funag; Ipea, 2024. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/13584>.

BARROS, P. S.; GONÇALVES, J. S. B. O protagonismo do Mato Grosso do Sul para a resiliência do Corredor Rodoviário Bioceânico. **Monções**, v. 10, n. 19, p. 105-128, 2021. Disponível em: <https://ojs.ufgd.edu.br/index.php/moncoes/article/view/13411>.

BARROS, P. S.; GONÇALVES, J. S. B.; SAMURIO, S. E. Fragmentación política y desintegración económica en Sudamérica: un análisis del protagonismo regional de Brasil. In: ORTIZ-MORALES, C.; STUHLREHER, A. (Ed.). **Concepciones alternativas de la integración latinoamericana**. Bogotá: UCC, 2022. p. 47-75.

BARROS, P. S.; LIMA, R. C.; CARNEIRO, H. C. **Brasil-Venezuela**: evolução das relações bilaterais e implicações da crise venezuelana para a inserção regional brasileira (1999-2021). Rio de Janeiro: Ipea, 2022. (Texto para Discussão, n. 2761). Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/11153>.

BARROS, P. S.; SEVERO, L. W.; CARNEIRO, H. C. Red interoceánica en América del Sur: corredores bioceánicos y el rol de los estados articuladores. **Boletín FAL**, n. 392, p. 1-21, 2022. Disponível em: <https://www.cepal.org/pt-br/node/57954>.

BONILLA, R. P. **Estudio de caso sobre la gobernanza del litio en Chile**. Santiago: CEPAL, 2020. (Serie Recursos Naturales y Desarrollo, n. 195).

BRASIL, H. G. **Relações externas Brasil-África**: da política externa independente ao governo Lula. 2016. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Estudos Brasileiros, Universidade de São Paulo, 2016.

_____. Senado Federal. **Mensagem nº 286**. Brasília: Senado Federal, 2020. Disponível em: <https://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento?dm=8114861&ts=1603149520244&-disposition=inline>.

_____. Ministério das Relações Exteriores. **Como exportar Chile**. Brasília: MRE, 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/mre/pt-br/embaixada-santiago/promocao-comercial/COMOEXPORTARCHILE.pdf>.

_____. Ministério da Indústria Comércio Exterior e Serviços. **Mulheres no comércio exterior**: uma análise para o Brasil. Brasília: MDIC, abr. 2023a. Disponível em: https://www.gov.br/mdic/pt-br/assuntos/comercio-exterior/estatisticas/outras-estatisticas-de-comercio-exterior-1/mulheres_comercio_exterior_uma_analise_para_o_brasil.pdf.

_____. Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços. **Perfil das firmas exportadoras brasileiras**: um panorama. Brasília: MDIC, 26 jun. 2023b. Disponível em: https://www.gov.br/mdic/pt-br/assuntos/noticias/2023/junho/perfil_exportadoras-secex.pdf/view.

_____. Ministério do Planejamento e Orçamento. **Rotas da integração Sul-Americana:** relatório de atividade (junho a setembro de 2023). Brasília: MPO, 2023c.

_____. **Plano de ação para a neoindustrialização 2024-2026.** Brasília: MDIC, 2024.

BRASIL; CHILE. **Acordo de Livre Comércio entre a República Federativa do Brasil e a República do Chile.** Santiago: MRE, 21 nov. 2018. Disponível em: <https://concordia.itamaraty.gov.br/detalhamento-acordo/12314?tipoPesquisa=2&TipoAcordo=BL&Text oAcordo=OCDE>.

BRESSAN, R. N.; GONÇALVES, J. S. B. The convergence between the Pacific Alliance and Mercosur: advances, stagnation, and contemporary challenges. **Latin American Policy**, v. 14, n. 1, p. 167-183, 1 mar. 2023.

CANCELLER, Muñoz: “Vamos a empezar a trabajar desde el primer minuto para retornar a América Latina con mucha fuerza”. **Gob.cl**, 11 mar. 2014. Disponível em: https://www.minrel.gob.cl/canciller-munoz-vamos-a-empezar-a-trabajar-desde-el-primer-minuto-para-retornar-a-america-latina-con-mucha-fuerza/minrel_old/2014-03-11/171124.html.

CANCELLER Ribera encabeza reunión del mecanismo 2+2 con Brasil. **Gob.cl**, 31 jul. 2019. Disponível em: <https://www.minrel.gob.cl/minrel/noticias-anteriores/canciller-ribera-encabeza-reunion-del-mecanismo-2-2-con-brasil>.

CANCELLERÍA y Mercosur organizan conversatorio sobre política exterior feminista. **Gob.cl**, 10 nov. 2023. Disponível em: <https://www.minrel.gob.cl/noticias-anteriores/cancilleria-y-mercosur-organizan-conversatorio-sobre-politica-exterior>.

CASTILLO, M.; GARCÉS I.; FURTADO MESSIAS, R. **Perspectivas de desarrollo de las cadenas de valor relacionadas con el litio en Chile y América del Sur.** Santiago: CEPAL, 2024. (Serie Recursos Naturales y Desarrollo, n. 223).

CERVO, A. L.; BUENO, C. **História da política exterior do Brasil.** 3ª ed. ampliada. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2010.

CHILE. **Memoria del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile.** Santiago: MINREL, 2009. Disponível em: https://www.minrel.gob.cl/biblioarchivo/site/artic/20131015/asocfile/20131015154606/memoria_2009__rev_abril_2014_.pdf.

_____. **Memoria anual:** Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile. Santiago: MINREL, 2015. Disponível em: https://www.minrel.gob.cl/biblioarchivo/site/artic/20131015/asocfile/20131015154606/Memoria2015_.pdf.

TEXTO para DISCUSSÃO

_____. **Memoria anual:** Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile. Santiago: MINREL, 2016. Disponível em: <https://www.minrel.gob.cl/biblioarchivo/site/artic/20131015/asocfile/20131015154606/memoria2016f.pdf>.

_____. **Memoria anual:** Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile. Santiago: MINREL, 2017. Disponível em: <https://www.minrel.gob.cl/biblioarchivo/site/artic/20131015/asocfile/20131015154606/Memoria2017.pdf>.

_____. **Mapa de vulnerabilidad energética:** síntesis metodológica y resultados. Santiago: Ministerio de Energía, 2019. Disponível em: https://energia.gob.cl/sites/default/files/documento_de_metodologia_y_resultados_0.pdf.

_____. **Estrategia nacional de electromovilidad.** Santiago: Ministerio de Energía, 2021.

_____. **Transición energética de Chile:** política energética nacional – actualización 2022. Santiago: Ministerio de Energía, 2022a. Disponível em: https://energia.gob.cl/sites/default/files/documentos/pen_2050_-_actualizado_marzo_2022_0.pdf.

_____. **Lineamientos prioritarios de política exterior 2022-2026.** Santiago: MINREL, abr. 2022b. Disponível em: https://www.senado.cl/appsenado/index.php?mo=tramitacion&ac=getDocto&iddocto=13285&tipodoc=docto_comision.

_____. **Segundo tiempo de la transición energética:** acciones por una descarbonización acelerada del sector eléctrico. Santiago: Ministerio de Energía, 2023a. Disponível em: https://energia.gob.cl/sites/default/files/documentos/agenda_inicial_para_un_segundo_tiempo_de_la_transicion_energetica.pdf.

_____. **Hoja de ruta para el avance de la electromovilidad en Chile:** acciones concretas al 2026 para masificar el uso de esta tecnología. Santiago: Ministerio de Energía; Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, 2023b. Disponível em: https://energia.gob.cl/sites/default/files/documentos/hoja_de_ruta_para_el_avance_de_la_electromovilidad_en_chile_acciones_concretas_al_2026.pdf.

_____. **Plan de acción hidrógeno verde 2023-2030.** Santiago: Ministerio de Energía, 2024. Disponível em: https://energia.gob.cl/sites/default/files/documentos/plan_de_accion_hidrogeno_verde_2023-2030.pdf.

CNI – CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Perda de mercado do Brasil na América do Sul:** recomendações para aprimorar a integração regional. Brasília: CNI, 2021.

_____. **Manual de compras governamentais no Chile.** Brasília: CNI, ago. 2022. Disponível em: <https://www.portaldaindustria.com.br/publicacoes/2022/8/manual-de-compras-governamentais-no-chile/>.

_____. **Manual sobre o acordo de livre comércio Brasil-Chile**. Brasília: CNI, 2023.

CONCLUSÃO das negociações do acordo sobre conservação e uso sustentável da biodiversidade marinha em áreas além da jurisdição nacional (BBNJ). **Gov.br**, 6 jun. 2023. Disponível em: https://www.gov.br/mre/pt-br/canais_atendimento/imprensa/notas-a-imprensa/conclusao-das-negociacoes-do-acordo-sobre-conservacao-e-uso-sustentavel-da-biodiversidade-marinha-em-areas-alem-da-jurisdicao-nacional-bbnj.

CONDURU, G. F. O subsistema americano, Rio Branco e o ABC. **Revista Brasileira de Política Internacional**, v. 41, n. 2, p. 59-82, 1998.

CONSENSO de Brasília: 30 de maio de 2023. **Gov.br**, 30 maio 2023. Disponível em: https://www.gov.br/mre/pt-br/canais_atendimento/imprensa/notas-a-imprensa/consenso-de-brasilia-2013-30-de-maio-de-2023.

COOPERAÇÃO técnica. **Gov.br**, 1 nov. 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/abc/pt-br/assuntos/cooperacao-tecnica/cooperacao-tecnica>.

CORREDOR bioceánico debe estar listo en 2009. **Gob.cl**, 16 jul. 2008. Disponível em: https://www.minrel.gob.cl/corredor-bioceanico-debe-estar-listo-en-2009/minrel_old/2008-07-16/164919.html.

CORTÉS, M. A. Auge y decadencia del ABC: las relaciones chileno-brasileñas entre 1914 y 1918. **Bicentenario**: Revista de Historia de Chile y América, v. 12, n. 1, p. 23-44, 2013.

COSIPLAN – CONSEJO SURAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO. **Cartera de proyectos 2017**. Buenos Aires: Cosiplan, 2017. Disponível em: <https://www.iirsa.org/Document/Detail?Id=4621>.

DECLARAÇÃO à imprensa da Presidenta da República, Dilma Rousseff, por ocasião da visita ao Chile – Santiago/Chile. **Biblioteca Presidência da República**, 26 fev. 2016. <http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/presidencia/ex-presidentes/dilma-rousseff/discursos/discursos-da-presidenta/declaracao-a-imprensa-da-presidenta-da-republica-dilma-rousseff-por-ocasio-da-visita-ao-chile-santiago-chile>.

DECLARAÇÃO à imprensa do Ministro Mauro Vieira após reunião com a Ministra dos Negócios Estrangeiros da Indonésia, Retno Marsudi (Jacarta, 9/10/23). **Gov.br**, 9 nov. 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/mre/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/discursos-artigos-e-entrevistas/ministro-das-relacoes-exteriores/discursos-mre/mauro-vieira/declaracao-a-imprensa-do-ministro-mauro-vieira-apos-reuniao-com-a-ministra-dos-negocios-estrangeiros-da-indonesia-retno-marsudi-jacarta-9-10-23>.

TEXTO para DISCUSSÃO

DECLARAÇÃO sobre a política externa feminista da América Latina e do Caribe. **Gov.br**, 2 mar. 2024. Disponível em: https://www.gov.br/mre/pt-br/canais_atendimento/imprensa/notas-a-imprensa/declaracao-sobre-a-politica-externa-feminista-da-america-latina-e-do-caribe.

DISCURSO do Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, na cerimônia de assinatura de atos por ocasião da visita de Estado da presidenta do Chile, Michelle Bachelet. **Biblioteca Presidência da República**, 2006. Disponível em: <http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/presidencia/ex-presidentes/luiz-inacio-lula-da-silva/discursos/1o-mandato/2006/11-03-2006-discurso-do-presidente-da-republica-luiz-inacio-lula-da-silva-na-cerimonia-de-assinatura-de-atos-por-ocasio-da-visita-de-estado-da-presidenta-do-chile-michelle-bachelet>.

DISCURSO do Ministro Antonio de Aguiar Patriota por ocasião do Seminário “Brasil-Chile: Novos horizontes - amizade sem limites”: Rio de Janeiro, 8 de outubro de 2012. **Gov.br**, 8 out. 2012. Disponível em: <https://www.gov.br/mre/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/discursos-artigos-e-entrevistas/ministro-das-relacoes-exteriores/discursos-mre/antonio-de-aguiar-patriota/discurso-do-ministro-antonio-de-aguiar-patriota-por-ocasio-do-seminario-brasil-chile-novos-horizontes-amizade-sem-limites-rio-de-janeiro-8-de-outubro-de-2012>.

DOMÍNGUEZ, C. F. Geisel, Pinochet y las transferencias de armas brasileñas para Chile, 1974-1979: geopolítica, negocios y cooperación técnico-militar. **Atenea (Concepción)**, n. 525, p. 65-83, 2022.

DUTRA, E. G. Brinde ao Presidente Gabriel Gonzalez Videla, do Chile, proferido no banquete que lhe foi oferecido, no Palácio Itamarati, ao ensejo da sua visita ao Brasil. **Biblioteca Presidência da República**, 27 jun. 1947. Disponível em: <http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/presidencia/ex-presidentes/gaspar-dutra/discursos/1947/27-06-brinde-ao-presidente-gabriel-gonzalez-videla-do-chile-proferido-no-banquete-que-lhe-foi-oferecido-no-palacio-itamarati-ao-ensejo-da-sua-visita-ao-brasil>.

EL CANCELLER Heraldo Muñoz: “Hay cierta arrogancia al pensar que somos un modelo, cuando no lo somos”. **Gob.cl**, 23 mar. 2014. Disponível em: https://www.minrel.gob.cl/el-canciller-heraldo-munoz-hay-cierta-arrogancia-al-pensar-que-somos-un/minrel_old/2014-03-24/105839.html.

EPE – EMPRESA DE PESQUISAS ENERGÉTICAS. **Plano Indicativo de Oleodutos** – análise econômica das propostas de traçados (ciclo 2021/2022). Brasília: EPE, nov. 2022. Disponível em: <https://www.epe.gov.br/pt/publicacoes-dados-abertos/publicacoes/plano-indicativo-de-oleodutos-ciclo-2021-2022>.

EPE – EMPRESA DE PESQUISAS ENERGÉTICAS. **Balanço energético nacional: ano base 2022**. Rio de Janeiro: EPE, 2023. Disponível em: <https://www.epe.gov.br/sites-pt/publicacoes-dados-abertos/publicacoes/PublicacoesArquivos/publicacao-748/topico-687/BEN2023.pdf>.

FERMANDOIS, J. Brazil: Chile's mythical ally. *In*: GARDINI, G.; ALMEIDA, M. H. **Foreign policy responses to the rise of Brazil**: balancing power in emerging states. London: Palgrave Macmillan, 2016. p. 77-89.

FERNÁNDEZ, J. J. **La República de Chile y el Imperio del Brasil**. Santiago: Editorial Andrés Bello, 1959.

FONSECA JÚNIOR, G. Brasil y Chile: anotaciones sobre cuarenta años de relaciones bilaterales (1966-2006). **Estudios Internacionales**, v. 39, n. 154, p. 117-138, 2006.

FRANCO, L. *et al.* **Redes de atores e o seu papel no desenvolvimento de corredores**: diagnóstico e proposta de governança para o corredor rodoviário bioceânico Mato Grosso do Sul - portos do norte do Chile. Rio de Janeiro: Ipea, 2023a. (Texto para Discussão, n. 2901).

FRANCO, L. *et al.* Las redes de actores en el Corredor Vial Bioceánico “Mato Grosso do Sul – Puertos del Norte de Chile”: diagnóstico y propuesta de una gobernanza multínivel. **Interações**, v. 24, n. 4, 2023b.

FUNAG – FUNDAÇÃO ALEXANDRE DE GUSMÃO. **Legações e embaixadas do Brasil**. Brasília: Funag, 2021.

GAETE, A. El desarrollo de las comunicaciones bioceánicas entre Brasil y Chile. *In*: CARMONA, C. B.; SIEWIERSKI, H. (Org.). **Heranças e desafios na América Latina**: Brasil-Chile. Brasília: Universidade de Brasília, 2003. p. 63-69.

GALLEGOS, J. Antagonismo, convergencia y desidia, el relacionamiento de la Alianza del Pacífico y Mercosur. *In*: NEGRO, S. C.; VIEIRA, L. K. (Ed.). **Mercosul 30 años**: pasado, presente e futuro. São Leopoldo: Casa Leiria, 2021. p. 199-218.

GONÇALVES, J. S. B. **Brasil e a Aliança do Pacífico**: visões em disputa na integração regional? 2019. Dissertação (Mestrado). Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Universidade Estadual de Campinas, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, Programa de Pós-Graduação em Relações Internacionais San Tiago Dantas, São Paulo, 2019.

_____. Evolución de las relaciones bilaterales entre Brasil y Chile desde la política “Convergencia en la Diversidad”. **Estudios Internacionales (Santiago)**, v. 53, n. 200, p. 197-233, 2021. Disponível em: https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0719-37692021000300197.

TEXTO para DISCUSSÃO

GONÇALVES, D. F.; WILKE, E.; ASATO, T. A. Porto murtinho: possibilidades de implantação de turismo de experiência, inovação e competitividade no corredor bioceânico. **Interações (Campo Grande)**, v. 24, n. 4, 2023.

GÜEZMES, A.; ROMERO, B. **Diez años de política exterior feminista y política de cooperación internacional para el desarrollo feminista**: una oportunidad para América Latina y el Caribe. Santiago: CEPAL, 2024. (Serie Asuntos de Género, n. 164).

GUERRERO, M. Chile y Brasil, la “estrecha amistad” en la época del Barón de Rio Branco (1902-1905). In: LOYOLA, M. et al. (Ed.). **Las relaciones internacionales regionales de Chile hacia 1904**. Santiago: Ariadna Ediciones, 2021. Disponível em: <https://books.openedition.org/ariadnaediciones/10772>.

HEINSFELD, A. Rio Branco e as relações do Brasil e Chile no âmbito da proposta do Pacto ABC (1915). **História: Debates e Tendências**, v. 12, n. 1, p. 11-21, 2012.

ITC – INTERNATIONAL TRADE CENTRE. **Trade map**. Geneva: ITC, 2024. Disponível em: <https://www.trademap.org/Index.aspx>.

JUSTE, S. La condición de doble periferia en unidades subestatales. **Interações (Campo Grande)**, v. 18, p. 169-184, 2017.

JUSTE, S.; ODDONE, N. Aportes teóricos para el estudio de la cooperación transfronteriza de unidades subestatales de doble periferia. **Cuadernos de Política Exterior Argentina**, v. 132, p. 63-78, 2020.

LIMA, J. D.; HERREROS, S. **Panorama de la producción y el comercio de autobuses eléctricos en el mundo y en América Latina y el Caribe**. Santiago: CEPAL, 2022. (Documentos de proyectos).

MARIANO, K. L. P. **Regionalismo na América do Sul**: um novo esquema de análise e a experiência do Mercosul. São Paulo: Editora Unesp, 2015.

MARQUES, T. C. S. A interação entre a política doméstica do regime militar e a diplomacia: uma análise das relações Brasil-Chile durante o governo de Salvador Allende. **Século XXI: Revista de Relações Internacionais**, v. 5, n. 1, p. 31-48, 2014.

_____. O exílio e as transformações de repertórios de ação coletiva: a esquerda brasileira no Chile e na França (1968-1978). **Dados**, v. 60, p. 239-279, 2017.

MATTOS, L. F. de; CÂMARA, P. E. A. S. A ciência antártica como ferramenta geopolítica para o Brasil. **Revista Marítima Brasileira**, v. 140, n. 01/03, p. 15-23, 2020.

MERCOSUL – MERCADO COMUM DO SUL. **MERCOSUR/GRLEX/ACTA nº 02/22**: XX reunión del grupo de relacionamiento externo. [s.l.]: Mercosur, 23 ago. 2022a. Disponível em: https://documentos.mercosur.int/simfiles/docreuniones/91617_GRELEX_2022_ACTA02_ES.pdf.

_____. **MERCOSUR/GMC/ACTA nº 06/22**: CXXV reunión ordinaria del grupo Mercado Común. [s.l.]: Mercosur, 16 nov. 2022b. Disponível em: https://documentos.mercosur.int/simfiles/docreuniones/91765_GMC_2022_ACTA06_CXXV_ES.pdf.

_____. **MERCOSUL/GRELEX/ATA nº 02/23**: XXII reunião do grupo de relacionamento externo. [s.l.]: Mercosur, 2 ago. 2023. Disponível em: https://documentos.mercosur.int/simfiles/docreuniones/96158_GRELEX_2023_ACTA02_PT.pdf.

MINISTRO Wellington Dias apresenta Aliança Global de Combate à Fome a autoridades do Chile e convida para reunião do G20 no Brasil. **Gov.br**, 15 jan. 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/mds/pt-br/noticias-e-conteudos/desenvolvimento-social/noticias-desenvolvimento-social/ministro-wellington-dias-apresenta-alianca-global-de-combate-a-fome-a-autoridades-do-chile-e-convida-para-reuniao-do-g20-no-brasil>.

MUÑOZ, H. Uma ponte entre o Pacífico e a América do Sul. **Folha de S. Paulo**, 18 nov. 1994. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/1994/11/18/painel/1.html>.

_____. **A nova política internacional**. Brasília: Editora Alfa Omega, 1996.

_____. Convergencia en la diversidad: la nueva política latinoamericana de Chile. **El País**, 12 mar. 2014. Disponível em: https://elpais.com/elpais/2014/03/12/opinion/1394642773_153377.html.

NA ETIÓPIA, Lula exalta união entre Brasil e África durante coletiva de imprensa. **Gov.br**, 18 fev. 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/planalto/pt-br/acompanhe-o-planalto/noticias/2024/02/na-etiofia-lula-exalta-uniao-entre-brasil-e-africa-durante-coletiva-de-imprensa>.

NORAMBUENA, C.; PALOMERA, A.; LÓPEZ, A. Brasileños en Chile durante la dictadura militar: doble refugio 1973-1975. **História Unisinos**, v. 22, n. 3, p. 453-465, 2018.

OYARZÚN, L. Chile en la UNASUR: percepciones de actores clave sobre la organización. **Estudios Internacionales (Santiago)**, v. 49, n. 188, p. 9-36, 2017.

PACHECO, P. R. S. Jango em Santiago: 60 anos da primeira visita oficial de um chefe de estado brasileiro ao Chile. In: IPRI – INSTITUTO DE PESQUISA DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS. **Cadernos de Política Exterior**. 12. ed. Brasília: Funag, 2023. p. 19-22.

TEXTO para DISCUSSÃO

PRESIDENTE Boric firma acuerdo para conservación de la biodiversidad marina. **GOB.CL**, 20 set. 2023. Disponível em: <https://www.gob.cl/noticias/chile-firma-acuerdo-bbnj-conservacion-biodiversidad-marina/>.

PRIMEIRA reunião do diálogo político-militar Brasil-Chile (Mecanismo 2+2): 9 de agosto de 2018. **Gov.br**, 9 ago, 2018. Disponível em: https://www.gov.br/mre/pt-br/canais_atendimento/imprensa/notas-a-imprensa/primeira-reuniao-do-dialogo-politico-militar-brasil-chile-mecanismo-2-2-9-de-agosto-de-2018.

RAMANZINI JÚNIOR., H.; MARIANO, M. P. As relações com a América do Sul (2008-2015). In: DESIDERÁ NETO, W. et al. (Org.). **Política externa brasileira em debate**: dimensões e estratégias de inserção internacional no pós-crise de 2008. Brasília: Ipea; Funag, p. 235-271, 2018.

RAMANZINI JÚNIOR., H.; MARIANO, M. P.; GONCALVES, J. S. B. The quest for syntony: democracy and regionalism in South America. **Bulletin of Latin American Research**, v. 41, n. 2, p. 305-319, 2021.

REPRESENTANTES do Chile e do Suriname realizam visita técnica ao Brasil. **Gov.br**, 9 out. 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/abc/pt-br/assuntos/noticias/representantes-do-chile-e-do-suriname-realizam-visita-tecnica-ao-brasil>.

RODRÍGUEZ, I.; PRESSACCO, C. Chile y los procesos de integración regional en América Latina: su asociación con el Mercosur. **Si Somos Americanos: Revista de Estudios Transfronterizos**, v. 8, n. 1, p. 85-108, 2005.

ROJAS, M. **Hijo de Ladrón**. 41. ed. Santiago: Editora Zig-Zag, 2009.

RONZHEIMER, I. et al. **Hacia la medición de la electromovilidad en el comercio internacional**: tablero interactivo en línea. Santiago: CEPAL, 2022. (Documentos de proyectos).

SANTANDER, G. Chile como oferente de cooperación Sur-Sur: la progresiva adaptación a los nuevos tiempos y responsabilidades. **Estudios Internacionales**, Santiago, v. 50, n. 190, p. 9-35, ago. 2018.

SANTAROSA, F. C. **Rivalidade e integração nas relações chileno-peruanas**: implicações para a política externa brasileira na América do Sul. Brasília: Funag, 2012.

SANTOS, L. C. V. G. **O império e as repúblicas do Pacífico**: as relações do Brasil com Chile, Bolívia, Peru, Equador e Colômbia. [s.l.]: Editora UFPR, 2002.

SCHLEICHER, R. T; BARROS-PLATIAU, A. F. What is the relation between Brazilian Foreign Policy and the implementation of bilateral technical cooperation projects in African Countries? Lessons from a South-South cooperation project implemented by the Brazilian National School of Public Administration-Enap (2009-2012). **Revista Brasileira de Política Internacional**, v. 60, p. e002, 2017.

_____. The Brazilian international development cooperation: over-representation, ambivalence, decentralization and instrumentalism. **Revista Tempo do Mundo**, n. 31, p. 25-53, 2023.

SCHULZ, C. A; ROJAS, F. de G. Chile as a transpacific bridge: brokerage and social capital in the Pacific Basin. **Geopolitics**, v. 27, n. 1, p. 309-332, 2022.

SERNAGEOMIN – SERVICIO NACIONAL DE GEOLOGÍA Y MINERÍA. **Anuario de la Minería 2023**. Santiago: Ministerio de Minería, 2023.

SIMON, R. **O Brasil contra a democracia**: a ditadura, o golpe no Chile e a Guerra Fria na América do Sul. São Paulo: Companhia das Letras, 2021.

SOUZA, Miguel de. **A saída para o Pacífico**: caravana da integração Brasil-Peru-Bolívia. Porto Velho: CNI;Fiero, 1993.

SPALDING, W. Chile e Brasil. **Revista Iberoamericana**, v. 13, n. 25, p. 141-150, 1947.

VALENCIA, A. R. La Celac en la cúspide de los procesos de integración regional: más allá de un foro político-diplomático y más acá de una organización política internacional. **Contextualizaciones Latinoamericanas**, v. 1, n. 10, 2014.

VAN KLAVEREN, A. La política exterior de Chile durante los gobiernos de la Concertación (1990-2010). **Estudios Internacionales**, n. 169, p. 155-172, 2011.

VERA, C. G.; VARGAS, R. H. Chile frente al proceso de integración regional e internacional. **Revista de Historia**, v. 8, n. 8, p. 141-150, 1998.

WEHNER, L. E. Inter role conflict, role strain and role play in Chile's relationship with Brazil. **Bulletin of Latin American Research**, v. 35, n. 1, p. 64-77, 2016.

EDITORIAL

Coordenação

Aeromilson Trajano de Mesquita

Assistentes da Coordenação

Rafael Augusto Ferreira Cardoso

Samuel Elias de Souza

Supervisão

Aline Cristine Torres da Silva Martins

Revisão

Bruna Oliveira Ranquine da Rocha

Carlos Eduardo Gonçalves de Melo

Crislayne Andrade de Araújo

Elaine Oliveira Couto

Luciana Bastos Dias

Rebeca Raimundo Cardoso dos Santos

Vivian Barros Volotão Santos

Deborah Baldino Marte (estagiária)

Luíza Cardoso Mendes Velasco (estagiária)

Editoração

Aline Cristine Torres da Silva Martins

Camila Guimarães Simas

Leonardo Simão Lago Alvite

Mayara Barros da Mota

Capa

Aline Cristine Torres da Silva Martins

Projeto Gráfico

Aline Cristine Torres da Silva Martins

*The manuscripts in languages other than Portuguese
published herein have not been proofread.*

Missão do Ipea
Aprimorar as políticas públicas essenciais ao desenvolvimento brasileiro
por meio da produção e disseminação de conhecimentos e da assessoria
ao Estado nas suas decisões estratégicas.



ipea Instituto de Pesquisa
Econômica Aplicada

MINISTÉRIO DO
PLANEJAMENTO
E ORÇAMENTO

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
UNIÃO E RECONSTRUÇÃO