

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

Working Paper

Relación bilateral con vocación regional: Integración de infraestructura, productiva y comercial entre Brasil y 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) : Relación bilateral con vocación regional: Integración de infraestructura, productiva y comercial entre Brasil y Chile, Texto para Discussão, No. 3028, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), Brasília,
<https://doi.org/10.38116/td3028-esp>

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/316172>

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/>

TEXTO PARA DISCUSIÓN

3028

**RELACIÓN BILATERAL CON
VOCACIÓN REGIONAL: INTEGRACIÓN
DE INFRAESTRUCTURA, PRODUCTIVA
Y COMERCIAL ENTRE BRASIL Y CHILE**

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



RELACIÓN BILATERAL CON VOCACIÓN REGIONAL: INTEGRACIÓN DE INFRAESTRUCTURA, PRODUCTIVA Y COMERCIAL ENTRE BRASIL Y CHILE¹

JULIA DE SOUZA BORBA GONÇALVES²

HELITTON CHRISTOFFER CARNEIRO³

PEDRO SILVA BARROS⁴

1. Este trabajo es parte de las investigaciones realizadas en el ámbito del proyecto Integración Regional: Brasil y América del Sur, de la Dirección de Estudios Internacionales del Instituto de Investigación Económica Aplicada (Dinte/Ipea), y fue presentado por primera vez en el seminario del mismo nombre realizado el 25 de julio de 2024, en vísperas de la visita oficial del Presidente de la República de Brasil a Chile. Los autores agradecen el decisivo apoyo de Jackson Bitencourt por la elaboración de los mapas y de Sofía Escobar Samurio por la revisión de la traducción.

2. Becaria del Subprograma de Investigación para el Desarrollo Nacional (PNPD) en Dinte/Ipea. Correo electrónico: julia.goncalves@ipea.gov.br.

3. Becario del PNPD en Dinte/Ipea. Correo electrónico: helitton.carneiro@ipea.gov.br.

4. Técnico de planificación e investigación en Dinte/Ipea. Correo electrónico: pedro.barros@ipea.gov.br.

Gobierno Federal de Brasil

Ministerio de Planificación y Presupuesto

Ministra Simone Nassar Tebet

ipea Instituto de Investigación
Económica Aplicada

Fundación pública vinculada al Ministerio de Planificación y Presupuesto, el Ipea proporciona soporte técnico e institucional a las acciones gubernamentales – permitiendo la formulación de numerosas políticas públicas y programas de desarrollo brasileños – y poniendo a disposición de la sociedad, investigaciones y estudios realizados por sus técnicos.

Presidenta

LUCIANA MENDES SANTOS SERVO

Director de Desarrollo Institucional

FERNANDO GAIGER SILVEIRA

Directora de Estudios y Políticas del Estado, de las Instituciones y de la Democracia

LUSENI MARIA CORDEIRO DE AQUINO

Director de Estudios y Políticas Macroeconómicas

CLÁUDIO ROBERTO AMITRANO

Director de Estudios y Políticas Regionales, Urbanas y Ambientales

ARISTIDES MONTEIRO NETO

Directora de Estudios y Políticas Sectoriales, de Innovación, Regulación e Infraestructura

FERNANDA DE NEGRI

Director de Estudios y Políticas Sociales

RAFAEL GUERREIRO OSÓRIO

Directora de Estudios Internacionales

KEITI DA ROCHA GOMES

Jefe de Gabinete

ALEXANDRE DOS SANTOS CUNHA

Coordinadora-General de Prensa y Comunicación Social

GISELE AMARAL

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

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

Texto para Discusión

Publicación seriada que difunde los resultados de los estudios e investigaciones que realiza el Ipea con el objetivo de fomentar el debate y otorgar subsidios para la formulación y evaluación de políticas públicas.

© Instituto de Investigación Económica Aplicada – **ipea** 2025

G635 Gonçalves, Julia de Souza Borba

Relación bilateral con vocación regional : integración de infraestructura, productiva y comercial entre Brasil y Chile / Julia de Souza Borba Gonçalves; Helitton Christoffer Carneiro; Pedro Silva Barros Carvalho Junior. – Brasília : Ipea, abr. 2025. 97 p. : il. – (Texto para Discusión ; n. 3028).

Inclui referências bibliográficas.

1. Relações Bilaterais. 2. Integração Regional. 3. Corredor Bioceânico. 4. Transição Energética. 5. Comércio e Gênero. 6. Brasil. 7. Chile. I. Carneiro, Helitton Christoffer. II. Barro, Pedro Silva. III. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada IV. Título.

CDD 658.408

Ficha catalográfica elaborada por Elisangela da Silva Gomes de Macedo CRB-1/1670

Como citar:

GONÇALVES, Julia de Souza Borba; CARNEIRO, Helitton Christoffer; BARROS, Pedro Silva. **Relación bilateral con vocación regional:** integración de infraestructura, productiva y comercial entre Brasil y Chile. Rio de Janeiro: Ipea, abr. 2025. 97 p. (Texto para Discusión, n. 3028). DOI: <https://dx.doi.org/10.38116/td3028-esp>

JEL: F15; L95; N78.

Las publicaciones de Ipea están disponibles para su descarga gratuita en formatos PDF (todos) y EPUB (libros y publicaciones periódicas).

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

Las opiniones emitidas en esta publicación son responsabilidad única y exclusiva de los autores, y no expresan necesariamente el punto de vista del Instituto de Investigaciones Económicas Aplicadas o del Ministerio de Planificación y Presupuesto.

Se permite la reproducción de este texto y de los datos contenidos en él, siempre que se cite la fuente. Prohibidas las reproducciones con fines comerciales.

ÍNDICE

RESUMEN	
ABSTRACT	
1 INTRODUCCIÓN.....	6
2 RELACIONES BRASIL-CHILE: LA HISTORIA DE UNA RELACIÓN DE AMISTAD	9
3 RELACIONES ECONÓMICO-COMERCIALES ENTRE BRASIL Y CHILE	22
3.1 Evolución del comercio bilateral Brasil-Chile (2000-2023)	25
3.2 Brasil-Chile: exportaciones de petróleo crudo y logística de distribución	30
3.3 Brasil-Chile: exportaciones diversificadas – proteínas animales y bienes industriales.....	31
3.4 Desembolsos del BNDES a Chile	42
3.5 La importancia de Brasil como importador de bienes de la economía chilena (2000-2023)	45
4 BRASIL Y CHILE EN LA INTEGRACIÓN Y COOPERACIÓN REGIONAL	54
4.1 Asociación Latinoamericana de Integración (Aladi), Mercosur, Unasur y la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (Celac)	56
4.2 Acercamiento entre el Mercosur y la Alianza del Pacífico (2014-2023)	59
5 LA INTEGRACIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y EL CORREDOR VIAL BIOCEÁNICO	65
5.1 Corredores bioceánicos y actores subnacionales.....	66
5.2 Mercado sudamericano de energía e integración de ductos.....	75
5.3 Posibilidad de puentes birregionales	80
6 RECOMENDACIONES.....	84
REFERENCIAS.....	86

RESUMEN

Actualmente, la relación entre Brasil y Chile puede caracterizarse por tres aspectos: i) Brasil y Chile mantienen una relación bilateral con vocación regional; ii) Brasil tiene una presencia integral en Chile; y iii) una progresiva reducción de las distancias y un aumento de las conexiones (infraestructura física y digital) entre los países. Este estudio presenta un panorama de las relaciones bilaterales entre Brasil y Chile y de los proyectos de infraestructura de integración entre los dos países. Se analiza el comercio, las inversiones, el transporte, la logística, la energía, los recursos naturales y el litio y se presenta una propuesta de agenda para las relaciones entre los dos países.

Palabras clave: relaciones bilaterales; Brasil; Chile; integración regional; corredor bioceánico; transición energética; comercio y género.

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 INTRODUCCIÓN

Hay una palabra que ha marcado el vínculo entre Brasil y Chile desde el establecimiento de las relaciones diplomáticas: amistad. La idea consolidada de que Brasil y Chile tienen una amistad sin límites se atribuye a José Maria da Silva Paranhos, el Barón de Rio Branco, y expresaba el doble sentido de la amistad: comparten un alto nivel de entendimiento diplomático, aunque no haya frontera entre los dos países (Amorim, 2022). Esta idea estuvo presente en varios discursos de autoridades brasileñas y chilenas para enfatizar el potencial de esta relación bilateral.

En la actualidad, la relación entre los dos países puede caracterizarse por tres aspectos: i) Brasil y Chile mantienen una relación bilateral con vocación regional; ii) Brasil tiene una presencia integral en Chile; y iii) una progresiva reducción de las distancias y un aumento de las conexiones (infraestructura física y digital) entre los países.

El concepto de relación bilateral con vocación regional expresa tanto que las interacciones recíprocas entre Brasil y Chile se fortalecen cuando la dimensión regional está presente en la agenda bilateral como que el entendimiento entre estos países es fundamental para catalizar la actualización de la agenda de integración sudamericana. El acercamiento entre el Mercado Común del Sur (Mercosur) y la Alianza del Pacífico, la consolidación de la agenda sobre corredores bioceánicos (Brasil-Bolivia-Chile en 2006; y Brasil-Paraguay-Argentina-Chile en 2015) y la conexión digital (Cable de Fibra Óptica Humboldt) son ejemplos del alcance regional. Este estudio presenta las posibilidades de integración energética por ductos como un inductor para la creación de un mercado energético sudamericano en el que Brasil y Chile pueden desempeñar un papel protagónico. Ambos países tienen el potencial de fortalecer los vínculos logísticos y comerciales extrarregionales conectando el Atlántico con África y el Pacífico sudamericano con Asia. En otras palabras, la profundización de las relaciones chileno-brasileñas acercará Chile a África, Brasil a Asia-Pacífico y, al mismo tiempo, América del Sur estará más integrada.

La presencia de Brasil en Chile es integral, es decir, hay agendas brasileñas desde el norte hasta el sur del país andino: el acceso a los puertos¹ de Arica, Iquique, Mejillones, Antofagasta y Coquimbo con el Corredor Vial Bioceánico, las oportunidades de conexión ferroviaria y por ductos y las rutas de integración sudamericana del Ministerio de

1. Además del acceso, es esencial adaptar parte de la infraestructura portuaria chilena – orientada al sector minero – a la carga en contenedores, como el algodón y las proteínas animales.

TEXTO para **DISCUSIÓN**

Planificación y Presupuesto (MPO) (Brasil, 2023c); la presencia diplomática en Santiago y la región central; las recientes visitas y actividades de la Embajada de Brasil en Chile en las regiones del sur, como Maule y Los Lagos, y en el extremo sur, con el Programa Antártico Brasileño (Proantar).

La historia de las relaciones bilaterales muestra que ha existido un interés por acercar políticamente a los dos Estados, por lo que han evolucionado para fortalecer las relaciones políticas, reducir las distancias físicas y mejorar la conectividad entre ambos países. En este contexto, no solo se destacan los corredores bioceánicos y la conexión digital a través del cable de fibra óptica, sino también el aumento de los vuelos directos entre las principales ciudades brasileñas y Santiago de Chile, así como la eliminación del *roaming* internacional. Estas medidas han tenido un impacto positivo en el flujo turístico, facilitando los viajes tanto de brasileños a Chile como de chilenos a Brasil.

Mientras que en los discursos presidenciales sobre Sudamérica solía destacarse que Chile y Ecuador eran los únicos países que no compartían frontera con Brasil, hoy el enfoque ha cambiado hacia el creciente acercamiento físico entre estos países. En la actualidad, Brasil y Chile son los principales impulsores del Corredor Vial Bioceánico, considerado el proyecto más relevante de integración física regional dentro de su agenda bilateral.

En realidad, la ausencia de frontera común entre Brasil y Chile no ha impedido que las relaciones bilaterales alcancen el máximo nivel de cooperación e interdependencia económica. Brasil se ha consolidado como el principal destino de las inversiones extranjeras directas de Chile. De todos los países que no comparten frontera con Brasil, Chile es la única economía que obtiene más del 10% de sus importaciones desde Brasil.

Este estudio pretende contribuir a la comprensión y el fortalecimiento de las relaciones bilaterales entre Brasil y Chile mediante el análisis de la literatura académica sobre las relaciones bilaterales, los datos sobre el comercio bilateral y regional, la identificación de las posibilidades de aumentar el comercio y el potencial de Brasil y Chile para trabajar juntos para impulsar la integración regional. Cabe destacar que no se abordaron todos los temas de la agenda bilateral.

Este *Texto de Discusión* es parte de las investigaciones realizadas en el marco del proyecto Integración Regional: Brasil y América del Sur y da continuidad a los estudios bilaterales iniciados en 2022 con las publicaciones de la *Nota Técnica* nº 44, *Integración Económica Bilateral Argentina-Brasil: reconstruyendo puentes*

(Barros et al., 2022) y del *Documento de Discusión* nº 2761 *Brasil-Venezuela: evolución de las relaciones bilaterales e implicaciones de la crisis venezolana para la integración regional de Brasil (1999-2021)* (Barros, Lima y Carneiro, 2022). También está vinculado a temas de publicaciones del Ipea sobre corredores bioceánicos e integración regional, en particular el libro *Corredor Bioceánico de Mato Grosso do Sul ao Pacífico: produção e comércio na rota da integração sul-americana* (Barros et al., 2020), y el *Texto para Discusión Redes de Actores y su Rol en el Desarrollo de Corredores: diagnóstico y propuesta de gobernanza para el corredor bioceánico vial Mato Grosso do Sul – puertos del norte de Chile* (Franco et al., 2023a).

Teniendo en cuenta la evolución reciente de las relaciones bilaterales y que el comercio de Brasil con Chile tiene potencial tanto en términos cuantitativos como cualitativos – particularmente en los sectores de alimentos, innovación industrial y energía –, se puede afirmar que ambas economías sudamericanas atraviesan un momento favorable en las relaciones bilaterales. Se espera, por lo tanto, que esta sintonía impulse mayores niveles de cooperación en temas fundamentales como gobernanza compartida en infraestructura de integración; compatibilidad de agendas normativas y regulatorias; neointustrialización y descarbonización de las economías; transición energética y electromovilidad; comercio y género. Estos y otros factores pueden contribuir a redefinir las estrategias de desarrollo de ambos países, especialmente en un futuro marcado por crecientes desafíos socioeconómicos, geopolíticos, climáticos y ambientales.

La agenda bilateral, aunque amplia y diversa, presenta importantes brechas identificadas en este estudio. En el ámbito productivo, las interacciones entre Brasil y Chile deben incluir nuevas actividades económicas con potencial para aumentar los intercambios, particularmente en los sectores de vehículos híbridos, electrificados y de doble combustible. Para fines de este estudio, se consideran los autobuses eléctricos, un caso emblemático de gran potencial. Para cualificar la inserción internacional de Chile utilizando redes ya consolidadas por Brasil, proponemos una proyección chilena hacia África a través de infraestructuras logísticas establecidas por Brasil, principalmente a partir de puertos tradicionales de la costa atlántica brasileña. En cuanto a la gobernanza de los proyectos de integración de infraestructuras, se propone actualizar la cartera del Consejo de Infraestructura y Planeamiento de América del Sur (Cosiplan), que, aunque importante en su momento, se concentró en el sector de los transportes, con poco énfasis en la integración energética y digital, sin prestar la debida atención a los proyectos de integración de infraestructuras físicas multimodales en América del Sur. Actualmente, otras materias han pasado a ocupar un lugar central en el debate sobre el desarrollo, especialmente los temas ambientales.

Además de esta introducción, este estudio está organizado en cuatro secciones. La segunda sección presenta la evolución de las relaciones bilaterales desde el establecimiento de contactos diplomáticos hasta la actualidad. La tercera sección presenta la evolución de las transacciones económicas y comerciales entre Brasil y Chile, teniendo en cuenta el perfil y el potencial de los intercambios bilaterales, especialmente los realizados a través de las vías de comunicación interiores de América del Sur. La cuarta sección trata de la integración regional en las agendas de política exterior de Brasil y Chile, con énfasis en el acercamiento entre el Mercosur y la Alianza del Pacífico, proceso en el que Brasil y Chile han desempeñado un papel importante. La quinta sección trata del Corredor Vial Bioceánico, destacando el papel de los gobiernos subnacionales, la red de actores del grupo de trabajo del Corredor Vial Bioceánico, el potencial de este proyecto para integrar infraestructuras energéticas y para proyectar Chile hacia África y Brasil hacia Asia. Finalmente, el estudio concluye con recomendaciones para acciones conjuntas, siempre considerando la vocación regional.

2 RELACIONES BRASIL-CHILE: LA HISTORIA DE UNA RELACIÓN DE AMISTAD

En 2025, Brasil y Chile celebran 189 años de relaciones diplomáticas. La noción de “amistad” entre los dos países tuvo origen con la negociación del Tratado de Amistad, Comercio y Navegación – que no fue aprobado – y luego con las repetidas declaraciones del Barón de Río Branco, patrón de la diplomacia brasileña, de que Chile era un país amigo de Brasil. Para Chile, Brasil desempeñó el papel de “amigo” (Fernández, 1959), “aliado” (Guerrero, 2021) o “aliado mítico” (Fernandois, 2016).

Las relaciones diplomáticas entre Brasil y Chile se establecieron el 22 de abril de 1836, y Manuel Cerqueira Lima fue nombrado encargado de negocios en el país. Hay cuatro decretos que consolidan la presencia diplomática en Brasil: el Decreto nº 941, del 20 de marzo de 1852, que introdujo la legación en Chile; el Decreto nº 3.079, del 25 de abril de 1863, que refrendó la existencia permanente del cargo; el Decreto nº 3.758, del 26 de diciembre de 1866, que separó la legación brasileña en Chile de las legaciones brasileñas en Perú y Ecuador; y el Decreto nº 15.558, del 12 de julio de 1922, que elevó el cargo a la categoría de embajada (Funag, 2021).

Los primeros temas tratados entre el encargado de negocios brasileño y el ministro del Interior y de Relaciones Exteriores, Joaquín Tocornal, incluyeron la firma de un acuerdo de comercio y navegación, así como la oferta de Brasil de mediar en cualquier conflicto en el que Chile estuviera involucrado (Fernández, 1959; Santos, 2002).

La llegada de Cerqueira Lima a Santiago se produjo en un momento en que Chile había declarado la guerra a la Confederación Perú-Boliviana (1837-1839) (Fernández, 1959).

El inicio de las relaciones estuvo marcado por la construcción de la confianza entre una república y un imperio, así como por la evolución de las relaciones bilaterales de Chile con Argentina, Bolivia y Perú; y de Brasil con Argentina, Paraguay, Perú y Uruguay en materia de delimitaciones territoriales (Fernández, 1959). Como señala Santarosa (2012, p. 120, traducción nuestra), Chile se convirtió en un “actor clave para contrarrestar las percepciones negativas de los otros regímenes republicanos hacia la monarquía brasileña”.

Las supuestas pretensiones hegemónicas de Brasil eran motivo de preocupación para Chile, que se había convertido en república tras la Guerra de la Independencia contra España (1808-1826), frente al Brasil imperial y el mantenimiento del régimen monárquico. Sin embargo, esta preocupación pasó a un segundo plano ante las amenazas de conflicto con los vecinos Argentina, Bolivia y Perú (Fernández, 1959).

Brasil tenía interés en acercarse a las repúblicas del Pacífico, por lo que rechazaba cualquier conflicto que perturbara la paz en la región y, al mismo tiempo, favoreciera las pretensiones hegemónicas de Argentina (Fernández, 1959). Chile emergió como “el principal actor de la política internacional en la costa oeste de Sudamérica” (Santos, 2002, p. 72, traducción nuestra).

Las relaciones Brasil-Argentina, desde la independencia brasileña en 1822 hasta 1970, estuvieron marcadas por una rivalidad que se remonta al período de la Guerra Cisplatina (según la literatura brasileña) o Guerra del Brasil (según la historiografía argentina) de 1825 a 1828, cuando ambas naciones tenían intereses geopolíticos en la región del Plata (Barros *et al.*, 2022).

La Misión Especial a las Repúblicas del Pacífico (1851-1852) marcó un hito en las relaciones de Brasil con los países del oeste de Sudamérica (Santarosa, 2012). Esta misión tenía como objetivo evitar que estas repúblicas se unieran al gobierno de Rosas en Argentina, que se consideraba una “guerra inminente” contra Brasil (Santos, 2002).

La invasión española de las Islas Chinchas, en Perú, en 1864, generó una fuerte reacción fuertes reacciones de Chile, que respondió formando una alianza con Perú, Bolivia y Ecuador (Cuádruple Alianza) contra España. En este contexto, Chile solicitó el respaldo de Brasil, que apoyaba “moralmente cualquier acto que fortalece la independencia americana” (Spalding, 1947, p. 141), pero se mantuvo neutral en la

TEXTO para DISCUSIÓN

práctica (Fernández, 1959). Como argumenta Santos (2002), la postura cautelosa de Brasil en la Guerra Hispano-Sudamericana y la presencia de barcos españoles en Río de Janeiro, además de las disposiciones del Tratado de la Triple Alianza, generaron protestas en Chile, Bolivia, Colombia y Perú.

En el período previo a la Guerra del Pacífico,² se minimizaron las tensiones entre Brasil y Chile derivadas de la Guerra Hispano-Sudamericana y de la Guerra de la Triple Alianza (Fernández, 1959; Santos, 2002), al tiempo que se consolidó la idea de que Brasil era un aliado para Chile (Santarosa, 2012).

João Duarte da Ponte Ribeiro, Encargado de Negocios en Santiago, fue instruido para informar al gobierno chileno sobre la alianza entre Bolivia y Perú, así como sobre los intentos de incorporar a Argentina (Santarosa, 2012). Además debía informar de estos al Canciller chileno, Adolfo Ibáñez, quien debería “sin prevenirse para la peor hipótesis, busque medios de evitar esa eventualidad, deshaciendo la tempestad por algún acuerdo amigable” (Fernández, 1959, p. 78).

Ibáñez reconoció al gobierno imperial como “su único amigo sincero y su tabla de salvación” (Santos, 2002, p. 123, traducción nuestra), por lo que la acción de la diplomacia brasileña de informar a Chile sobre el tratado secreto es considerada uno de los “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 la Guerra del Pacífico, Brasil se mantuvo neutral, pero la imagen de una alianza informal entre Brasil y Chile fue conveniente para ambos países (Fernández, 1959; Santos, 2002; Santarosa, 2012). La victoria chilena en la Guerra del Pacífico significó ganancias económicas, dada la importancia de los territorios conquistados, y la consolidación de su dominio sobre el Pacífico Sur (Santarosa, 2012).

Al final del Imperio, la política exterior brasileña buscó preservar el mito de la alianza informal con Chile (Santos, 2002). Con la Proclamación de la República, Brasil adoptó un enfoque más panamericanista, acercándose a las naciones hispanoamericanas y a Estados Unidos (Cervo y Bueno, 2010). También hubo un mayor acercamiento a Argentina; Joaquim Nabuco, por su parte, abogó por la reanudación de la amistad privilegiada con Chile (Santarosa, 2012).

2. También conocida como Guerra del Salitre.

La ascensión de José Maria da Silva Paranhos Júnior – Barón de Rio Branco – al cargo de Ministro de las Relaciones Exteriores (1902-1912) fue importante para que la idea de amistad se reforzase. En su carta a Joaquim Nabuco en 1902, Rio Branco decía: “Espero que la amistad entre Argentina, Brasil y Chile sea eterna y cada vez más estrecha” (Bueno, 2002 *apud* Heinsfeld, 2012, p. 12, traducción nuestra).

De 1902 a 1912, la política exterior de Barão do Rio Branco hacia sus vecinos estuvo marcada por la convicción de que un alto nivel de diálogo diplomático era indispensable para garantizar la paz en la región (Conduru, 1998). La idea de Chile como amigo de Brasil fue reiterada en varias ocasiones por el Barón de Río Branco, como se muestra a continuación.

- 1) “Lo que queremos en esta delicada coyuntura es prestar un servicio de amistad a Chile (...) Si más tarde surgieran complicaciones desagradables para Chile, estaremos dispuestos, como amigos leales, a sugerir una vez más (...) esta misma prudente solución” (Rio Branco, 1910 *apud* Heinsfeld, 2012, p. 14, traducción nuestra).
- 2) “Insidiosa invención de los enemigos de Brasil, deseosos de sembrar sospechas que nos separen de nuestro viejo amigo Chile” (Rio Branco, 1909 *apud* Heinsfeld, 2012, p. 16, traducción nuestra).
- 3) “Sólo para condescender con nuestros amigos de Chile me presté a formular el proyecto de acuerdo (...)” (Rio Branco, 1909 *apud* Conduru, 1998, p. 81, traducción nuestra).

El acercamiento con Argentina continuaría, y Chile sería “parte esencial” de la estrategia de Brasil para la región: el Pacto ABC³ expresaba el acuerdo de “inteligencia política cordial” entre Argentina, Brasil y Chile, dado el peso de estos tres países, por lo que el acercamiento con Chile ya no sería en oposición a Argentina, sino que Brasil y Chile “buscarían ejercer una influencia moderadora en la participación de Buenos Aires” (Santarosa, 2012, p. 129, traducción nuestra).

Lauro Müller, sucesor del barón de Río Branco, continuó negociando el tratado, que fue firmado en 1915, aprobado en Brasil y Chile, pero no en Argentina (Heinsfeld, 2012; Cortés, 2013). Según Conduru (1998, p. 59, traducción nuestra), el “tratado no estipulaba ningún compromiso de naturaleza militar, ni tenía cláusula secreta. Ninguno

3. Nombre formado por las letras iniciales de los nombres de los tres países: Argentina, Brasil y Chile.

TEXTO para DISCUSIÓN

de los artículos preveía el establecimiento de una alianza ofensiva o defensiva, ni creaba obligaciones de coordinación en materia militar”.

Hubo intentos de preservar el espíritu del ABC tras su no ratificación en Argentina (Cortés, 2013; Aranda y Pavez, 2016). Uno de ellos fue la propuesta, realizada en 1915, de elevar las legaciones al rango de embajadas en los países del ABC (Cortés, 2013), lo que ocurriría en 1922 en Brasil y Chile.⁴ El presidente argentino Domingo Perón intentó revivir la idea del Pacto ABC en un sentido más integracionista, pero este deseo no prosperó (Cortés, 2013; Santarosa, 2012).

Desde la época del Imperio hasta el Pacto ABC de 1915, la relación bilateral entre Brasil y Chile se caracterizó, en general, por la cooperación y la cordialidad, hasta el punto de justificar la famosa idea de “amistad sin límites” entre los dos países.

En el contexto de las visitas presidenciales, la primera visita de un presidente chileno a Brasil tuvo lugar en 1947 y la de un presidente brasileño a Chile en 1963. En el primer caso, durante el banquete ofrecido al presidente chileno, Gabriel González Videla⁵ (1946-1952), con motivo de su visita a Brasil, el presidente brasileño, Eurico Gaspar Dutra (1946-1951), dijo que esta visita “reafirma la tradicional amistad chileno-brasileña que, con más de un siglo de antigüedad, se nutre de raíces profundas, arraigadas en la conciencia de nuestros dos pueblos” (Dutra, 1947, p. 101, traducción nuestra). Chile apoyó el lanzamiento de la Operación Panamericana iniciada por Brasil en 1958 y, en 1960, la creación de la Zona Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), de la que Brasil y Chile fueron miembros fundadores (Santarosa, 2012).

La primera visita de un presidente brasileño a Chile fue la de João Goulart, en 1963. Según Pacheco (2023, p. 19, traducción nuestra), actual embajador de Brasil en Santiago (2020-), “el viaje de cuatro días fue objeto de una intensa movilización popular y ha dejado un legado que aún hoy está presente en la capital chilena”. Goulart fue el primer extranjero en recibir un doctorado *honoris causa* de la Universidad de Chile y fue honrado con el nombramiento de la Población João Goulart en la comuna de La

4. La página web del Ministerio de las Relaciones Exteriores (MRE) indica que en 1922 “la Legación de Brasil en Buenos Aires fue elevada al rango de Embajada”. En relación con Chile: “elevación de las Legaciones de ambos países al rango de Embajadas”. Disponible en: <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 González Videla fue embajador de Chile en Brasil de 1942 a 1945. Disponible en: https://www.bcn.cl/historiapolitica/resenas_biograficas/wiki/Gabriel_Gonz%C3%A1lez_Videla. Consultado el: 22 abr. 2024.

Granja, donde había visitado en 1963 – y que tiene una calle en honor al Presidente Lula da Silva⁶ (Pacheco, 2023).

Los presidentes João Goulart y Jorge Alessandrini firmaron la Declaración de Santiago, que defendía “el derecho de autodeterminación de los pueblos, la no intervención, la democracia representativa a través de elecciones libres y periódicas, y el respeto a los derechos humanos” (Pacheco, 2023, p. 21, traducción nuestra). En el ámbito económico, Goulart y Alessandrini “enfaticaron la búsqueda de la integración regional y los esfuerzos conjuntos a favor de la complementación entre las industrias automovilísticas de Brasil y Chile” (Pacheco, 2023, p. 21, traducción nuestra), dado el interés de Brasil en promover las exportaciones de vehículos y piezas del país (empresarios brasileños formaban parte de la comitiva presidencial) y el interés de Chile en producir conjuntamente automóviles con insumos chilenos (Pacheco, 2023).

Los golpes militares en Brasil en 1964 y en Chile en 1973 tuvieron un profundo impacto en las relaciones bilaterales. El golpe militar en Brasil inauguró el período de los “años de desencuentro”, marcado por las diferencias entre los gobiernos chileno (Eduardo Frei y Salvador Allende) y brasileño (Castello Branco y Costa e Silva) (Fonseca Júnior, 2006; Santarosa, 2012).

Entre 1970 y 1973, el gobierno de Salvador Allende buscó construir buenas relaciones con el gobierno brasileño, a pesar de ser crítico de los regímenes militares y de la campaña de los periódicos brasileños contra su gobierno (Marques, 2014; 2017). Dos temas que se destacaron en la agenda bilateral, por su carácter positivo, fueron la conexión ferroviaria y vial entre Arica-Antofagasta (Chile) y el puerto de Santos (Brasil) (Ministério, 1971b *apud* Marques, 2014) y el acuerdo en el sector automotriz (Simon, 2021). Cabe señalar que a principios de la década de 1970, la agenda estructural que aseguraba la interdependencia y la continuidad de las relaciones bilaterales ya estaba trazada en sus dos principales componentes: la integración de infraestructura y la integración productiva.

Según Simon (2021), durante la dictadura militar, Brasil buscó debilitar al gobierno de Allende y, al mismo tiempo, ampliar el comercio bilateral con Chile. En 1971, “el gobierno de Médici entró en disputa por la venta de mil autobuses Mercedes-Benz de Brasil a la estatal chilena Empresa de Transportes Colectivos. Brasil ofreció una línea de crédito de 20 millones de dólares (...) en un intento de superar las ofertas competidoras”, lo que habría sido una oportunidad para impulsar la rápida

6. Disponible en: <https://maps.app.goo.gl/VNaCUAD7YP1gSEyh6>.

industrialización de Brasil a través de las exportaciones del sector automovilístico (Simon, 2021, p. 164, traducción nuestra).

La oferta brasileña fue la ganadora. Para Chile, la venta de automóviles brasileños era también una oportunidad diplomática para “distender las relaciones con Brasil y llamar la atención sobre los intereses comunes” (Simon, 2021, p. 164, traducción nuestra). Sin embargo, esto no impidió que el gobierno brasileño apoyara el golpe militar en Chile el 11 de septiembre de 1973.

Brasil fue el primer país en reconocer a la junta militar chilena el 11 de septiembre de 1973. Cuando el canciller brasileño Gibson Barboza recibió las cartas credenciales del embajador chileno en Brasil, Hernán Cubillos Leiva, destacó que había llegado el momento de fortalecer las relaciones bilaterales en todos los niveles y que Brasil y Chile estaban en la misma trinchera (Simon, 2021). La construcción de Itaipú era un tema de gran interés para Brasil y la posición de Chile al respecto definiría la política exterior brasileña hacia Chile⁷ (Simon, 2021).

La forma en que Brasil apoyó el golpe de 1973 y le dio soporte al régimen militar chileno (1973-1990) es abordada en diversos estudios, que destacan el crédito otorgado por el Banco Central, las transferencias de armas brasileñas a Chile, la participación de militares en las sesiones de tortura en el Estadio Nacional, entre otros (Bandeira, 2003; Simon, 2021; Domínguez, 2022).

Un aspecto de las relaciones bilaterales durante este período merece atención, ya que se ha reflejado en los discursos presidenciales desde la redemocratización. Se trata de la experiencia del exilio brasileño en Chile. Se trata de un fenómeno intrínseco a las dictaduras militares en el Cono Sur: con el golpe en Brasil, un número significativo de brasileños se exilió en Chile,⁸ varios de los cuales desempeñaron un importante papel político e intelectual en diversos proyectos educativos chilenos (Norambuena, Palomera y López, 2018).

Chile fue el destino de varios exiliados políticos brasileños, representantes de la fase latinoamericana del exilio brasileño después del golpe de 1964 (Marques, 2017),

7. Más detalles sobre la posición chilena y la presión de Brasil sobre Chile pueden encontrarse en el capítulo *A irmã mais velha* (Simon, 2021).

8. Según Norambuena, Palomera y 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".

muchos de los cuales ocuparon cargos de alto nivel en la política brasileña: Fernando Henrique Cardoso, Marco Aurélio Garcia, José Serra, Cesar Maia y su hijo, Rodrigo Maia.

Fernando Henrique Cardoso fue Presidente de la República de 1995 a 2002: estuvo exiliado en Chile de 1964 a 1967. Marco Aurélio Garcia, asesor especial del Presidente para asuntos internacionales de 2003 a 2016: estuvo exiliado en Chile de 1970 a 1973. José Serra, ex alcalde de la ciudad de São Paulo, gobernador, diputado federal, senador por el estado de São Paulo, ministro de Salud, de Planeamiento y de Relaciones Exteriores y miembro del Grupo Parlamentario Brasil-Chile de 2019 a 2022: estuvo exiliado en Chile de 1965 a 1973. Rodrigo Maia, diputado federal por Río de Janeiro y presidente de la Cámara de 2019 a 2021, nació en Chile en 1970, durante el exilio de sus padres.

Como señala Marques (2017), el exilio no significa aislamiento total. Los actores que reciben a los exiliados políticos y ofrecen solidaridad a través de una red militante acaban confirmando y reforzando identidades, así como transmitiendo valores.

La fuerza del proceso de redemocratización en Brasil en los años ochenta y en Chile en los noventa, y el rechazo al autoritarismo en ambos países, ha hecho de la democracia un valor compartido inherente a toda la agenda bilateral.

El ex gobernador de São Paulo, André Franco Montoro, visitó y cultivó una estrecha amistad con Chile y especialmente con Eduardo Frei. Esta experiencia fue fundamental para su formación latinoamericanista y su convicción de que la integración de América Latina debía ser el objetivo constitucional de Brasil. Montoro fue el mentor intelectual del precepto insertado en la Constitución de 1988, en su artículo 4º, en los siguientes términos: “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”. Con cierta licencia poética, podría decirse que la experiencia chileno-brasileña dio vocación al compromiso constitucional de Brasil con la integración en América Latina.

A partir de la década de 1990, las relaciones estuvieron marcadas principalmente por el proceso de redemocratización. Todos los presidentes brasileños visitaron Chile y los presidentes chilenos visitaron Brasil, así como a nivel de cancilleres, y la relación bilateral mejoró tanto en el ámbito multilateral como en el regional (Fonseca Júnior, 2006).

Esta relación más estrecha refleja la inserción internacional de Brasil y Chile desde finales de los años ochenta y principios de los noventa. Desde entonces, la

agenda bilateral chileno-brasileña se ha desarrollado en los frentes de la gobernanza internacional, paz y seguridad regional, infraestructura, sostenibilidad, seguridad alimentaria, Antártica, defensa e integración regional.

Se destacan el apoyo de Chile a la aspiración de Brasil de ocupar un asiento permanente en el Consejo de Seguridad de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), lo que constituyó un elemento importante para consolidar las bases de la confianza (2003); la posición convergente de rechazo a la invasión de Irak (2003); la invitación del Presidente Lula al Presidente Lagos para participar en el lanzamiento de la Iniciativa contra el Hambre (2003); la acción conjunta entre Chile, Argentina y Brasil en la reforma del Tratado de Tlatelolco (2004); la participación de Chile en el Grupo de los Veinte (G20) liderado por Brasil en el contexto de las negociaciones de la Ronda de Doha (2003-2004); la cooperación conjunta en la Misión de Paz de la ONU en Haití (2004); el apoyo de Brasil a la candidatura de José Miguel Insulza a la Organización de Estados Americanos (OEA); la iniciativa de Brasil, Francia y Chile de establecer un impuesto sobre los boletos aéreos para financiar la compra de medicamentos contra el VIH/SIDA (2006)⁹ (Fonseca Júnior, 2006; Van Klaveren, 2011; Amorim, 2022).

En el ámbito regional, destacan las acciones conjuntas en momentos de crisis, como la Guerra del Cenepa (1995) entre Perú y Ecuador, en la que Brasil y Chile actuaron como países garantes y promovieron la firma del documento Paz de Brasilia, y el Grupo de Amigos de Venezuela, para resolver la crisis política en Venezuela en 2003-2004 (Fonseca Júnior, 2006). El “encuentro democrático” (Fonseca Júnior, 2006) implicó la defensa de los valores democráticos, los derechos humanos y las libertades individuales en foros regionales como el Mercosur y la Unión de Naciones Suramericanas (Unasur) y en declaraciones presidenciales conjuntas (Santarosa, 2012).

La Primera Reunión de Presidentes Sudamericanos fue otro hito para las relaciones bilaterales, ya que estableció un espacio sudamericano para debatir temas como: democracia; comercio; integración de infraestructuras; drogas ilícitas y delitos conexos; e información, conocimiento y tecnología. Esto condujo a la creación de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana, en la que Brasil y Chile colaboraron para institucionalizar posteriormente el Cosiplan de Unasur. Posteriormente, la propuesta brasileña de la Comunidad Sudamericana de Naciones recibió el apoyo de la Cancillería chilena, principalmente porque proponía un espacio para discutir la integración en infraestructura y fortalecer las relaciones con Brasil y sus vecinos (Fonseca Júnior, 2006).

9. Disponible en: https://www.bbc.com/portuguese/reporterbbc/story/2006/03/060301_taxaaereaparisg.

En este sentido, en 2007 se propuso el corredor bioceánico, cuyo trazado pasaba por Bolivia, y buscaba demostrar la “reinserción” de Chile en la región, además de dar la imagen de que era un constructor de puentes en la región (Wehner, 2016). La Declaración de La Paz, firmada por los presidentes de Brasil (Lula da Silva), Bolivia (Evo Morales) y Chile (Michelle Bachelet), destacó el potencial de este proyecto para la integración de la región y su diálogo con Asia-Pacífico (Corredor..., 2008). Actualmente, el principal proyecto de infraestructura de Brasil y Chile en la agenda bilateral es el Corredor Vial Bioceánico, en que son actores centrales (Franco *et al.*, 2023a), tema que se tratará con más profundidad en la sección 5.

En el área de energía, en 2002 Brasil y Chile firmaron el Acuerdo de Cooperación entre el Gobierno de la República Federativa de Brasil y el Gobierno de la República de Chile en el Campo de los Usos Pacíficos de la Energía Nuclear, en 2006, el Memorando de Entendimiento para el Establecimiento de una Comisión Mixta Permanente en Materia de Energía y Minería, y en 2007, el Memorando de Entendimiento entre el Gobierno de la República Federativa de Brasil y el Gobierno de la República de Chile en el Área de Biocombustibles.¹⁰

Brasil y Chile han promovido la cooperación en ciencia, tecnología e innovación. En 2008 y 2010 se celebraron la primera y la segunda reunión de la Comisión Mixta Brasil-Chile de Ciencia y Tecnología, y en 2009 Chile anunció su decisión de adoptar el estándar japonés-brasileño (ISDB-T) para la televisión digital (Santarosa, 2012). En cuanto a la infraestructura digital, en 2020 Brasil y Chile firmaron el Memorando de Entendimiento sobre Cooperación en el Área de Telecomunicaciones y Economía Digital, y en 2021 Brasil se unió al proyecto Humboldt, un cable submarino iniciado por Chile para conectar América del Sur, Oceanía y Asia a través de Valparaíso (Adesão..., 2021).

En el ámbito de la sostenibilidad, Brasil y Chile participaron activamente en las negociaciones del acuerdo sobre la conservación y el uso sostenible de la biodiversidad marina en zonas situadas fuera de la jurisdicción nacional (Biodiversity Beyond National Jurisdiction – BBNJ), conocido como Tratado de Alta Mar, y Chile presentó una propuesta para establecer la Secretaría del BBNJ en Valparaíso (Conclusión..., 2023; Presidente..., 2023).

La seguridad alimentaria es un tema que ha estado en la agenda bilateral entre Brasil y Chile: en 2004, Brasil, Chile, España y Francia lideraron la iniciativa Acción contra el

10. Memorandum sobre biocombustibles entre Brasil y Chile (2007). Disponible en: 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 DISCUSIÓN

Hambre y la Pobreza; en 2015, el establecimiento del proyecto de cooperación trilateral Apoyo al Sistema de Seguridad Alimentaria y Sanidad Agropecuaria de Surinam; y en 2024, Chile fue invitado por Brasil a la reunión del G20 donde se presentó la Alianza Global de Lucha contra el Hambre (Ministro..., 2024). Cabe destacar que Chile fue invitado por Brasil a participar en los grupos de trabajo sobre comercio e inversión, turismo, empleo, empoderamiento de la mujer, agricultura y transiciones energéticas y en el grupo de trabajo para la Movilización Global contra el Cambio Climático en el marco del G20.

Un área específica de especial interés es la cooperación antártica. En 1959, se firmó el Tratado Antártico, cuyos artículos establecen directrices para la convivencia en el continente, el uso pacífico del continente, la realización de investigaciones científicas, entre otros (Andrade *et al.*, 2018) y, en los años siguientes, Brasil fue invitado por Chile a acompañar tres expediciones chilenas a la Antártica (1963-1964, 1964-1965 y 1966-1967) (Mattos y Câmara, 2020).

La presencia de Brasil en este continente es estratégica, ya que la principal vía de acceso a la Antártica es a través del Atlántico Sur, donde se encuentran las fronteras marítimas y las rutas de comercio, comunicación y turismo (Andrade *et al.*, 2018). El Proantar es un programa interinstitucional¹¹ destinado a la presencia estratégica de Brasil en la Antártica para el desarrollo de la investigación científica y la preservación del medio ambiente.¹²

Existe una estrecha relación entre Brasil y Chile en la operacionalización del Proantar, ya que Brasil utiliza la pista de aterrizaje de la estación chilena¹³ y la ciudad de Punta

11. Ministerios y organismos implicados: Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación (MCTI), MRE, Ministerio de Defensa (MD), Ministerio de Medio Ambiente (MMA), Consejo Nacional de Desarrollo Científico y Tecnológico (CNPq) (Marina de Brasil, [2023]). Disponible en: <https://www.marinha.mil.br/secirm/pt-br/proantar/estrutura>.

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

13. Según Andrade *et al.* (2018), la Estación Antártica Comandante Ferraz no dispone de pista para aeronaves de la Fuerza Aérea Brasileña (FAB).

Arenas (región de Magallanes) para apoyar buques y aeronaves de la FAB,¹⁴ generando actividad económica en esa ciudad (Andrade *et al.*, 2018). El Acuerdo de Cooperación Antártica entre Brasil y Chile fue firmado en 2013 y entró en vigor el 8 de julio de 2022.

El esfuerzo conjunto se consolida con el acuerdo de Cooperación en Defensa firmado en 2007 entre el gobierno de la República Federativa de Brasil y el gobierno de la República de Chile. Desde entonces, Brasil y Chile han fortalecido las relaciones bilaterales en esta área a través de visitas ministeriales y reuniones de alto nivel, actividades académicas y participación en ferias como Aeroespacial y de Defensa de América Latina. En 2009, la Fuerza Aérea de Chile adquirió doce unidades del avión A-29 Super Tucano de Embraer (Chile, 2009).

Durante la XI Reunión de Consultas Políticas en 2015, se acordó la creación del Mecanismo 2+2 (Chile, 2015), lo que fue reiterado por los entonces presidentes de ambos países y también discutido durante otras reuniones de consultas políticas entre Chile y Brasil en 2016 (Chile, 2016), y en 2017 (Chile, 2017). En 2018 y 2019 se celebraron la primera y la segunda reunión del Diálogo Político-Militar Brasil-Chile (Mecanismo 2+2), a las que asistieron los ministros de Relaciones Exteriores y de Defensa de Brasil y Chile para debatir cuestiones relacionadas con las operaciones de mantenimiento de la paz, la cooperación antártica, la cooperación cibernética, el papel de las instituciones interamericanas de defensa, los desafíos regionales, la ciencia y la tecnología y la base industrial de defensa (Primeira..., 2018; Canciller..., 2019).

En el marco de la primera reunión del Mecanismo 2+2, Brasil y Chile firmaron el Protocolo Complementario al Acuerdo entre el Gobierno de la República Federativa de Brasil y el Gobierno de la República de Chile sobre Cooperación en Defensa, sobre Intercambio de Datos y Servicios de Catalogación de Defensa y la Declaración de Intención entre el Ministerio de Defensa de la República Federativa de Brasil y el Ministerio de Defensa Nacional de la República de Chile sobre Cooperación en Ciberdefensa "para promover un ciberespacio internacional seguro y confiable, en apoyo a los intereses nacionales y con el objetivo de fomentar una colaboración y cooperación más estrecha

14. Según Andrade *et al.* (2018, p. 31), "las diferencias entre las pistas chilena y argentina son considerables: mientras la de la Base Carlini tiene 400 metros de largo y 40 metros de ancho, la de la Base Eduardo Frei tiene 1.300 metros de largo y 100 metros de ancho, respectivamente, lo que permite operar aeronaves de mayor porte. La estación chilena también permite operaciones conjuntas (aire y mar), mientras que la estación argentina sólo soporta operaciones aéreas (...). El aeropuerto y el puerto situados en la ciudad argentina de Ushuaia también podrían utilizarse para este apoyo. La preferencia por la ciudad chilena en las operaciones realizadas por Brasil, sin embargo, está motivada principalmente por el menor coste de la operación – además del hecho de que Ushuaia no dispone de remolcador, por lo que el amarre en su puerto depende de las condiciones meteorológicas".

TEXTO para DISCUSIÓN

entre Brasil y Chile en materia de ciberdefensa” (Atos..., 2018, traducción nuestra). La tercera reunión del Mecanismo 2+2 entre Brasil y Chile tuvo lugar el 21 de noviembre de 2023, un día antes de la reunión 2+2 con los doce países sudamericanos.

Es cierto que, desde 1990, las afinidades políticas entre Brasil y Chile se han mantenido en un nivel elevado, afectando a la agenda y a la intensidad de las relaciones bilaterales, a pesar de que los países no comparten frontera. La integración regional es actualmente uno de los temas clave de la agenda bilateral entre Brasil y Chile, corroborando lo que hemos argumentado en este estudio de que Brasil y Chile mantienen una relación bilateral con vocación regional.

Como se verá en la tercera sección, Brasil y Chile fueron actores clave en la conformación de la agenda y los esfuerzos de acercamiento entre el Mercosur y la Alianza del Pacífico. Este acercamiento debe evaluarse considerando el contexto en el que se planteaba una posible competencia entre los bloques y la división de la integración en los ejes Atlántico y Pacífico. En este sentido, la ex presidenta Dilma Rousseff, durante un viaje a Chile, enfatizó que el acercamiento era estratégico para América del Sur, porque “en un momento de caída de los precios de las materias primas, de desaceleración de las economías emergentes y de profundización de la crisis, tenemos que cooperar, tenemos este camino y este es un camino que sin duda conduce a un mayor desarrollo económico” (Declaración..., 2016, traducción nuestra).

En el mensaje al Senado Federal para el nombramiento del actual embajador de Brasil en Chile, Paulo Roberto Soares Pacheco, el Ministerio de Relaciones Exteriores destacó el liderazgo de Chile en la promoción de la convergencia y que Brasil y Chile trabajan juntos para promover el diálogo entre el Mercosur y la Alianza del Pacífico (Senado Federal, 2020). Esto ha llevado a un mayor acercamiento entre los países y ha tenido un impacto positivo en otros temas de la agenda bilateral: la conectividad física, la conectividad digital, la defensa y el acuerdo de libre comercio (Gonçalves, 2021).

El Tratado de Libre Comercio entre la República Federativa de Brasil y la República de Chile fue propuesto por el ex presidente chileno Sebastián Piñera. Este acuerdo abarca temas que no estaban incluidos en los acuerdos existentes anteriormente, como el ACE-35. En total, hubo cuatro rondas de negociaciones antes de que fuera firmado por el presidente chileno y el entonces presidente brasileño Michel Temer en noviembre de 2018. Según la nota de Itamaraty, el Tratado de Libre Comercio “será tanto un vector de aproximación entre el Mercosur y la Alianza del Pacífico como de fortalecimiento de la integración regional” (Brasil y Chile, 2018, traducción nuestra).

El acuerdo, que entró en vigor en 2022, presenta como novedad un tema relevante para la actual agenda bilateral: la inclusión de un capítulo sobre comercio y género (capítulo 18).

En este acuerdo, Brasil y Chile reconocen

que el comercio internacional y la inversión son motores del crecimiento económico, y que mejorar el acceso de las mujeres a las oportunidades y remover los obstáculos en sus países mejora su participación en la economía nacional e internacional y contribuye al desarrollo económico sostenible (Brasil y Chile, 2018).

Además, en 2023, Brasil, por invitación de Chile, se adhirió al Acuerdo Global de Comercio y Género (GTAGA) y, en 2024, los dos países firmaron la Declaración sobre la Política Exterior Feminista de América Latina y el Caribe en el marco de la VIII Cumbre de la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (Celac). Entre los compromisos destacados en la declaración está el de “incentivar, desde la política exterior, acciones gubernamentales para reducir y eliminar las diferencias estructurales, brechas y desigualdades de género, con el fin de construir una sociedad más justa, igualitaria y próspera” (Declaración..., 2024).

3 RELACIONES ECONÓMICO-COMERCIALES ENTRE BRASIL Y CHILE

Las relaciones económico-comerciales entre Brasil y Chile son amplias y abarcan desde tradicionales inversiones en los sectores de papel y celulosa, servicios financieros, transporte, *retail*, energía y otros, hasta los más recientes esfuerzos de políticas públicas dirigidas a la facilitación del comercio electrónico, al incentivo a la internacionalización de las micro, pequeñas y medianas empresas y emprendedores (MIPYMEs) y a la promoción comercial con enfoque de género (Brasil, 2021; CNI, 2023). En el ámbito de los intercambios bilaterales, se destacan la comercialización de recursos energéticos, minerales, productos manufacturados destinados al sector de carga y transporte, proteínas animales, bebidas, frutas, lácteos y bienes de consumo diversos.¹⁵ Aunque ya consolidado, el comercio bilateral tiene potencial para evolucionar cuantitativa y cualitativamente, es decir, es posible intercambiar más (en valor y volumen) y mejores bienes (con mayor valor agregado).

15. Disponible en: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral>.

TEXTO para DISCUSIÓN

A pesar de no compartir límites territoriales, Brasil y Chile tienen un importante tránsito de productos a través de vías interiores de integración en América del Sur. En 2023, más de un tercio de las exportaciones brasileñas con destino a Chile y de las importaciones realizadas por Brasil desde ese país, se realizaron por carreteras. El flujo terrestre de bienes tiene espacio para seguir incrementándose, sobre todo a partir de experiencias como las que se observan en el ámbito del grupo de trabajo del corredor vial bioceánico, espacio compartido en el cual también se debate la necesidad de avanzar hacia la armonización de agendas normativas y regulatorias regionales, cuellos de botella que aún restringen la interacción y el tránsito transfronterizo de personas y mercancías en América del Sur.

En términos logísticos, hay gran espacio para la complementariedad entre Brasil y Chile, pues, si por un lado, la experiencia chilena en las rutas comerciales hacia el Pacífico confiere a la nación andina una posición de referencia en la distribución eficiente de bienes desde sus principales puertos, condición de extrema relevancia para sectores económicos brasileños, por otro lado, las infraestructuras portuarias establecidas en la costa atlántica de Brasil pueden representar, para los intereses chilenos, plataformas facilitadoras del diálogo birregional Chile-África y de acceso a terceros mercados desde el Atlántico.

Cuanto más Brasil y Chile aumentan su interdependencia económica, sea a través de proyectos de integración de infraestructura de transportes, energía y de comunicaciones, o mediante la integración de cadenas productivas industriales, especialmente aquellas enfocadas a la electrificación vehicular, biocombustibles, hidrógeno verde y energías alternativas, más estratégica se vuelve esta relación bilateral con vocación regional, construida conjuntamente por las sociedades brasileña y chilena durante los 189 años de relaciones diplomáticas mantenidas entre estas dos naciones.

En el ámbito del comercio bilateral es fundamental destacar algunos cambios recientes con potencial de impactar fuertemente a los flujos comerciales entre Brasil y Chile, especialmente los relativos al Acuerdo de Libre Comercio entre ambos los países, que entró en vigor en 2023 y trajo dos novedades: i) el capítulo de compras gubernamentales; y ii) el capítulo de género. Estos capítulos son importantes para las discusiones planteadas por este estudio y, en consecuencia, por las sugerencias presentadas a lo largo de la investigación.

En relación al capítulo de compras gubernamentales, se garantiza la igualdad de trato entre proveedores brasileños y chilenos para contrataciones de bienes y servicios de las entidades cubiertas por el citado documento – sin embargo, las licitaciones públicas de los municipios chilenos no están cubiertos por el acuerdo (CNI, 2023).

Sobre el capítulo de género, el art. 18.4 define que las partes establecerán un comité de comercio y género. También es importante resaltar que, con relación a las agencias nacionales de promoción de exportaciones, tanto la Agência de Promoção de Exportações e Investimentos (ApexBrasil) como la ProChile han establecido iniciativas de género, como el programa Mulher e Negócios Internacionais¹⁶ (ApexBrasil), Mujer Exporta¹⁷ y Activa Empresarias¹⁸ (ProChile).

Según estudios de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), la integración comercial regional tiene el potencial de reducir las brechas de desigualdad de género, especialmente si los intercambios se orientan hacia sectores con alto contenido industrial y tecnológico, ya que abre la oportunidad para la diversificación productiva y la creación de empleos de calidad a las mujeres (Güezmes y Romero, 2024).

De acuerdo con el documento *Mulheres no Comércio Exterior: uma análise para o Brasil*, elaborado por la Secretaria de Comércio Exterior (Secex), del 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). En este sentido, este *Texto para Discusión* señala algunas posibilidades para el futuro de los flujos comerciales entre Brasil y Chile, así como la gobernanza de infraestructura en áreas que tengan en consideración la perspectiva de género y la reducción de las desigualdades.

16. El programa busca promover, capacitar y apoyar empresas lideradas por mujeres, adoptando acciones inclusivas como puntuaciones adicionales u otros diferenciales en el momento de la clasificación para que puedan calificarse o exportar aún más.

17. El trabajo de ProChile cuenta con el objetivo de brindar acceso a informaciones estratégicas – como beneficios arancelarios y oportunidades comerciales – a las empresas exportadoras lideradas por mujeres, apoyar a sus procesos de internacionalización y contribuir activamente a incrementar su presencia y permanencia en los mercados internacionales. Más información disponible en: <https://www.prochile.gob.cl/innovacion-y-competitividad/mujer-exporta>.

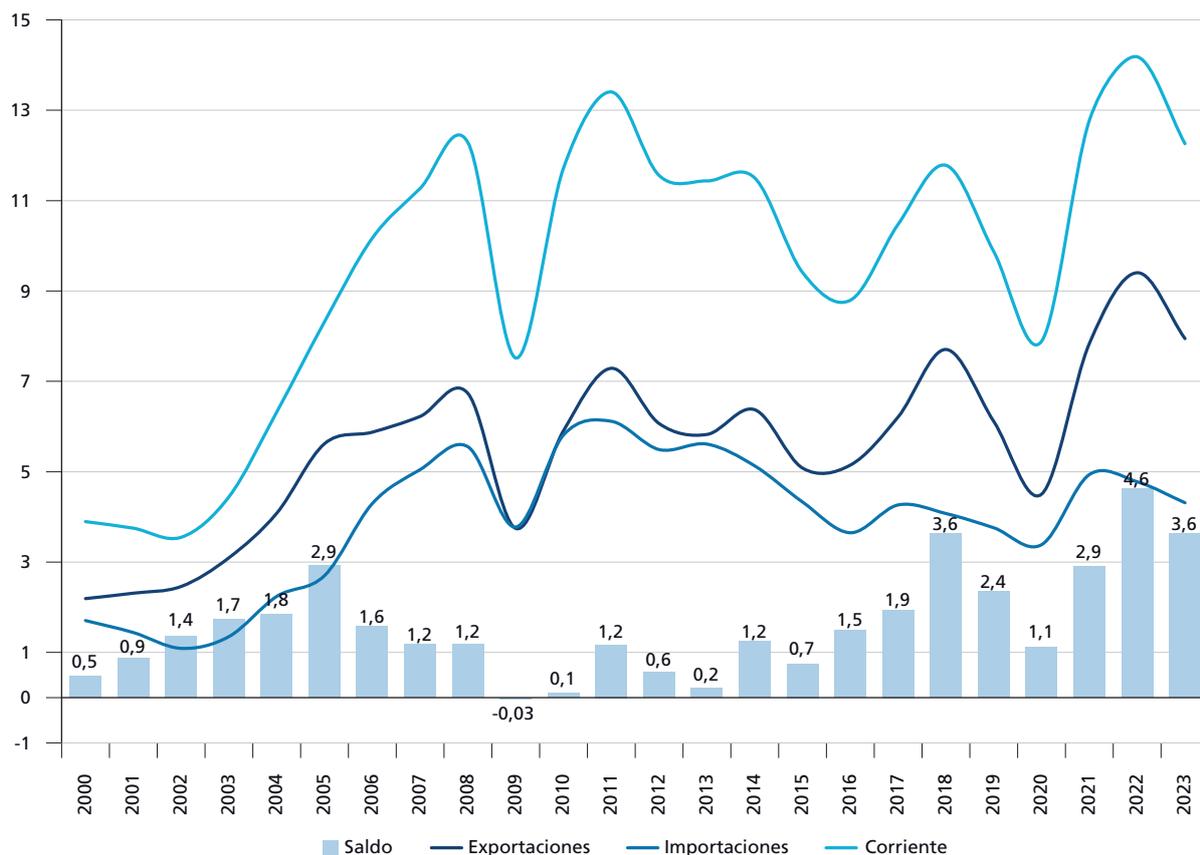
18. Activas Empresarias es una plataforma colaborativa presentada por el proyecto Mujeres Emplea, del Sistema de las Naciones Unidas en Chile, Corfo y ProChile, que nació como una oportunidad para que empresas dirigidas por mujeres puedan ampliar sus redes comerciales nacionales e internacionales, lograr visibilidad y abrir espacio para potenciales negocios. Más información disponible en: <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>.

3.1 Evolución del comercio bilateral Brasil-Chile (2000-2023)

Considerando el período 2000-2023, es fundamental resaltar que hubo variaciones en el flujo comercial de bienes entre Brasil y Chile. El gráfico 1, presentado a continuación, expresa todos los movimientos de crecimiento, caída y recuperación del comercio bilateral realizado en los últimos años entre estas dos economías.

Durante casi todo el período evaluado, prevalecieron los superávits anuales en la balanza comercial de Brasil en relación a Chile. La única excepción fue en 2009, cuando los intercambios comerciales cayeron significativamente, como consecuencia del impacto de la crisis financiera internacional de 2008 en el flujo de productos intercambiados entre ambas las naciones. En 2022, pasado más de dos décadas, se registró el auge de las exportaciones al mercado chileno con un total de 9,4 mil millones de dólares. En el mismo año, el superávit comercial de Brasil con Chile alcanzó 4,6 mil millones de dólares, el mayor valor registrado hasta entonces.

Además de las variaciones en el valor de las exportaciones brasileñas destinadas a Chile, las cuales se presentan en el gráfico 1, hubo un fuerte cambio en el perfil de las actividades exportadoras brasileñas a este destino. A partir de la tabla 1, es posible comparar el desempeño exportador de las actividades económicas brasileñas de la industria de transformación (alta y media-alta; media o baja intensidad tecnológica), de la industria extractiva y de otras actividades no industriales.

GRÁFICO 1**Evolución de los intercambios comerciales de bienes entre Brasil y Chile (2000-2023)**(En US\$ miles de millones FOB, a precios constantes de 2023)¹Fuente: Comex Stat. Disponible en: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral>.

Elaboración de los autores.

Nota: ¹ "El valor FOB indica el precio de la mercancía en dólares estadounidenses bajo el incoterm FOB (*free on board*), modalidad en la que el vendedor es responsable por embarcar la mercancía mientras el comprador asume el pago del flete, seguro y otros costos posteriores al envío" (Brasil, 2020, p. 26, traducción nuestra).

TABLA 1
Evolución de las exportaciones brasileñas con destino a Chile, según la intensidad tecnológica de las actividades económicas exportadoras (2000-2023)
 (En %)

Intensidad tecnológica de la actividad económica 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 y media 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
Media	16	13	13	14	14	11	12	12	14	13	11	9	10	9	7	9	8	8	7	8	10	8	8	6
Baja	27	28	29	25	22	16	11	11	12	15	14	14	22	23	18	24	25	21	21	26	32	27	22	25
Extractiva	0	6	6	11	13	14	29	33	31	20	26	40	23	25	43	28	27	30	34	23	18	29	35	40
Otras actividades	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 en US\$ miles de millones (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

Fuente: Comex Stat y United Nations Industrial Development Organization (Unido). Disponible en: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral>.

Elaboración de los autores.

A lo largo de los años analizados (2000-2023), las actividades industriales brasileñas de altas y media-alta intensidad tecnológica perdieron peso relativo en las ventas externas a Chile. Este movimiento se produjo, sobre todo, en razón del marcado crecimiento de la participación relativa de la industria extractiva (especialmente del petróleo crudo) en las ventas de Brasil al país andino.

En el año 2000, las actividades económicas de alta y media-alta intensidad tecnológica fueron responsables del 56% de las ventas brasileñas a Chile; en 2023, a pesar del crecimiento del valor exportado, dicho sector representó tan solo el 28% de las exportaciones. También se observó la pérdida de participación de las actividades económicas de media intensidad tecnológica entre 2000 y 2023, pasando del 16% al 6%. Las actividades extractivas, por su vez, crecieron verticalmente, representando el 40% del valor total de las exportaciones en 2023, según se observa en la tabla 1.

Para recuperar la participación de las actividades económicas de mayor valor agregado e intensidad tecnológica en las ventas externas de Brasil a Chile, sería necesario incrementar los intercambios industriales en sectores con gran potencial de crecimiento. La articulación productiva de cadenas de valor como la automotriz, con especial énfasis en la producción y comercialización de autobuses eléctricos (Lima y Herreros, 2022) y otros vehículos electrificados (Ronzheimer *et al.*, 2022) e híbridos flex, podría, por ejemplo, ser determinante para la recuperación del peso de las actividades de la industria de transformación de alta complejidad en el total intercambiado entre estos dos países sudamericanos. La incorporación de estas nuevas actividades económicas a la agenda comercial, bien como su intensificación, podrían contribuir a revertir la situación de desindustrialización de la economía brasileña y pérdida de espacio del tejido productivo brasileño en los intercambios de bienes manufacturados en América del Sur (CNI, 2021).

3.1.1 La posición de Brasil como exportador de bienes a Chile (2000-2023)

En los últimos años, Brasil se ha consolidado como el tercer principal proveedor de Chile, quedando sólo detrás de China y Estados Unidos, países que recientemente fueron alternándose en la posición de principal origen de las importaciones anuales realizadas por este país patagónico de extenso litoral en el Pacífico sudamericano.

Según los datos oficiales de comercio exterior disponibles en la plataforma del Servicio Nacional de Aduanas de Chile, en 2022, el total de compras externas realizadas

TEXTO para DISCUSIÓN

por la economía chilena ascendió a 98,8 mil millones de dólares (CIF),¹⁹ de los cuales 24,6% fueron de origen china, 21% estadounidense y 10,4% brasileña. En 2023, sin embargo, las importaciones se registraron aproximadamente de 80 mil millones de dólares (CIF), lo que denota una fuerte contracción con relación al año anterior, debido principalmente a la caída de las compras externas de aceites refinados de petróleo y derivados, vehículos y otros bienes adquiridos en el exterior.

Un indicador que expresa cuán particular y significativa es la relación comercial entre Brasil y Chile es que el país andino, en los últimos años, ha sido la única nación del mundo que, simultáneamente, tuvo más del 10% de sus importaciones con origen en Brasil a pesar de no ser fronterizo con ese país.

Es fundamental resaltar que el perfil de los bienes importados por Chile varía según el país de origen. Por ejemplo, mientras las compras chilenas de productos estadounidenses se concentran en combustibles fósiles como diésel, gasolina, propano licuado, queroseno, carbón, gas natural licuado, aceites y grasas lubricantes; las importaciones desde la mayor economía asiática son principalmente de bienes industriales, en particular teléfonos celulares móviles, vehículos de diversos segmentos, máquinas, piezas y motores (ITC, 2024).

Argentina sigue siendo un socio comercial de gran relevancia; sin embargo, dejó de ser el principal origen de las importaciones de Chile al principio de los años 2000, convirtiéndose en el cuarto principal proveedor de la economía chilena en los últimos años. En 2023, la República Argentina fue origen del 7% de las importaciones realizadas por el vecino con el que comparte más de 5 mil kilómetros de fronteras, en su mayoría zonas montañosas, registrando ventas concentradas en gas natural (principalmente a través del gasoducto GasAndes), petróleo crudo (a través del oleoducto Transandino),²⁰ alimentos y vehículos.

19. Cost, Insurance and Freight (CIF) es uno de los términos comerciales internacionales (incoterms). El CIF es utilizable exclusivamente en el transporte acuático (ya sea marítimo o por hidrovías), donde el vendedor se encarga de los gastos, seguros y fletes de entrega de la mercancía hasta el puerto de destino acordado.

20. El Oleoducto Trasandino es una infraestructura de integración energética de 425 kilómetros de longitud y dieciséis pulgadas de diámetro entre Argentina y Chile. Fue creado en 1994 y mantuvo sus operaciones hasta 2006. En 2023, después de diecisiete años sin envíos de petróleo argentino a Chile, fue notificada la reactivación de esta infraestructura ductoviaria que conecta Puesto Hernández, en la provincia de Neuquén, a la refinería chilena de la Empresa Nacional del Petróleo (Enap), en Bío Bío. El desarrollo de actividades en el sector hidrocarburos en Vaca Muerta brinda nuevos estímulos al emprendimiento energético compartido. El oleoducto fue declarado estratégico por los gobiernos argentino y chileno durante la LIV Cumbre del Mercosur y países asociados, celebrada en la provincia de Santa Fe, Argentina (Argentina, 2023).

3.2 Brasil-Chile: exportaciones de petróleo crudo y logística de distribución

En el ámbito del comercio bilateral entre Brasil y Chile, es fundamental destacar que, desde de 2003, los aceites crudos de petróleo se han consolidado como el principal producto de las exportaciones brasileñas al mercado chileno. Desde entonces, hubo un aumento en el valor y volumen exportados, así como en la participación relativa del crudo brasileño en relación con otros productos enviados por Brasil a Chile. La referida *commodity* energética alcanzó, en algunos momentos, un porcentaje cercano al 40% de las exportaciones anuales de la economía brasileña al país andino-pacífico, según registró en los años 2011 (40,3%), 2014 (42,6%) y 2023 (39,1%).

A lo largo del período analizado, la logística de las exportaciones brasileñas de petróleo (esencialmente crudo) hacia Chile fueron realizadas únicamente por buques marítimos, registradas en su mayoría por la Unidade da Receita Federal del Puerto de Itaguaí (43,8% del total de las exportaciones de crudo que Brasil envió a Chile en 2023), la Inspeção de Campos dos Goytacazes (25,8% del total) y Niterói (11,1% del total). Las tres infraestructuras aduaneras mencionadas se encuentran ubicadas en el estado de Río de Janeiro, Unidad de la Federación (UF) que lidera las exportaciones nacionales de este tipo de combustible fósil para el mercado chileno y global.

En 2022, los aceites crudos de petróleo (NCM 27.09.00.10)²¹ representaron 34,4% del total de las exportaciones de Brasil a Chile, porcentaje equivalente a 3,13 mil millones de dólares. En 2023, Chile fue el quinto principal destino de las ventas exteriores del crudo brasileño, con un total de 3,1 mil millones de dólares,²² quedando sólo detrás de las exportaciones del producto a China, Estados Unidos, Países Bajos y España.

El volumen de crudo que demanda la economía chilena desde la costa brasileña y la posibilidad de que Brasil exporte volúmenes crecientes de biocombustibles a Chile justificarían la necesidad de realizar estudios de viabilidad técnica, ambiental y económica de proyectos de integración de (oleo)ductos en América del Sur, especialmente entre los paralelos 20° y 25°. El tema de la integración energética vía

21. Según la Receita Federal do Brasil: la Nomenclatura Común del Mercosur (NCM) es una terminología regional adoptada para categorizar bienes por Brasil, Argentina, Paraguay y Uruguay desde 1995. Se basa en el Sistema Armonizado, que fue creado para mejorar y facilitar el comercio internacional y su control estadístico. Es un sistema ordenado que permite, mediante la aplicación de reglas y procedimientos propios, determinar un código numérico único para una mercancía determinada. Disponible en: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/classificacao-fiscal-de-mercadorias/ncm>.

22. Disponible en: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral>.

ductos será abordado más adelante, en una sección específica (sección 5.2), en el que también se presentarán reflexiones generales sobre la necesidad de avanzar hacia la estructuración de un mercado sudamericano de energía capaz de generar una mayor interdependencia económica y seguridad energética en la región; y sobre el rol que puede desempeñar la industria de los combustibles fósiles en la agenda de transición energética y de descarbonización del transporte.

3.3 Brasil-Chile: exportaciones diversificadas – proteínas animales y bienes industriales

Además de las exportaciones brasileñas de petróleo crudo destinadas al suministro energético de la economía chilena, el comercio bilateral es notablemente diversificado. En este sentido, se destacaron las ventas realizadas por Brasil de bienes manufacturados y alimentos – como vehículos diversos y productos cárnicos – enviados a Chile. En 2023, estaban en la lista de los principales productos vendidos por Brasil al país andino: automóviles de diferentes segmentos; vehículos para el transporte de mercancías; camiones; autobús; carne vacuna; carnes y despojos de aves, entre otros bienes de consumo duraderos y no duraderos que abastecían al país patagónico (tabla 2).

Más allá de la logística de transporte de las exportaciones de crudo brasileño a Chile, concentradas por vía marítima y embarcada mayormente desde el estado de Río de Janeiro, se suma un intenso intercambio terrestre, a través del cual se desarrolla una parte importante de los intercambios bilaterales entre ambas naciones. Para que se tenga una clara dimensión, entre 2019 y 2023, en promedio, el 41% de las ventas brasileñas a Chile se realizaron a través del modal vial, por carreteras.

TABLA 2
Evolución de los principales productos brasileños exportados a Chile en 2023, según la clasificación por Posición del Sistema Armonizado (SA) en años seleccionados

SA4	Descripción	2000		2010		2020		2021		2022		2023	
		US\$ millones	%	US\$ millones	%	US\$ millones	%	US\$ millones	%	US\$ millones	%	US\$ millones	%
27.09	Aceites crudos de petróleo o de mineral bituminoso	0	0	1.530,7	26	744,9	17	2.193	28	3.238,5	34	3.107,8	39
02.01	Carne de animales de la especie bovina, fresca o refrigerada	62,6	3	128,7	2	361,5	8	513	7	303,9	3	375,3	5
87.04	Vehículos automóviles para el transporte de mercancías	127,4	6	259,2	4	132,5	3	347,2	4	448,8	5	319,1	4
87.03	Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para el transporte de personas (excepto los de la partida 87.02), incluidos los del tipo familiar (break o station wagon) y los de carreras	148,3	7	57,8	1	94,6	2	313,9	4	560,3	6	240,3	3
02.03	Carne de animales de la especie porcina, fresca, refrigerada o congelada	0	0	9,1	0	118,6	3	167,4	2	141,1	2	196,2	2
87.01	Tractores (excepto las carretillas tractor de la partida 87.09)	59,5	3	153,7	3	121,1	3	252,1	3	390,2	4	150,4	2
02.07	Carne y despojos comestibles, de aves de la partida 01.05, frescos, refrigerados o congelados	0,0	0	28,5	0	90	2	212,5	3	267	3	138,4	2
84.29	Topadoras frontales (bulldóceres), topadoras angulares (angledozer), niveladoras, traillas (scrapers), palas mecánicas, excavadoras, cargadoras, palas cargadoras, compactadoras y apisonadoras (aplanadoras), autopropulsadas	21,8	1	142,2	2	51,4	1	179,1	2	202,7	2	134,6	2

(Continúa)

TEXTO para DISCUSIÓN

SA4	Descripción	2000		2010		2020		2021		2022		2023	
		US\$ millones	%										
17.01	Azúcar de caña o de remolacha y sacarosa químicamente pura, en estado sólido	12,7	1	1,2	0	39,9	1	50,5	1	40,7	0	121,5	2
23.04	Tortas y demás residuos sólidos de la extracción del aceite de soja	37,3	2	0,3	0	78,9	2	89,6	1	84,4	1	113,8	1
02.02	Carne de animales de la especie bovina, congelada	31,9	1	6,7	0	76,4	2	116	1	100,8	1	107,5	1
87.07	Carrocerías de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05, incluidas las cabinas	49,7	2	154,5	3	111,1	2	83,6	1	195,2	2	98,7	1
48.02	Papel y cartón, sin estucar ni recubrir, de los tipos utilizados para escribir, imprimir u otros fines gráficos y papel y cartón para tarjetas o cintas para perforar (sin perforar), en bobinas (rollos) o en hojas de forma cuadrada o rectangular, de cualquier tamaño, excepto el papel de las partidas 48.01 ó 48.03	32,7	1	93,2	2	53,1	1	60,7	1	102,7	1	87,1	1
76.06	Chapas y tiras, de aluminio, de espesor 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 en formas primarias	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	-

Fuente: Comex Stat. Disponible en: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral>.
Elaboración de los autores.

En este sentido, son destacados las exportaciones brasileñas a este dinámico mercado sudamericano, realizado a lo largo de caminos internos de integración. A través del modal vial se transportan, especialmente, algunos bienes industriales provenientes de polos productivos del sector automotriz y metalmecánico de las regiones Sur y Sudeste de Brasil, además de proteínas animales y despojos enviados por grandes frigoríficos y cooperativas de las regiones Centro-Oeste y Sur, principalmente. La mayor parte de los registros de esas exportaciones brasileñas a Chile se realizaron por vía terrestre, más específicamente a través de la inspectoría de São Borja y de la aduana de Uruguaiana, ambos municipios ubicados en Rio Grande do Sul y fronterizos, respectivamente, con las ciudades argentinas de Santo Tomé y Paso de Los Libres, en la provincia de Corrientes.

En el sector de proteína animal, Chile ha sido, en los últimos años, el principal destino de las exportaciones brasileñas de carne vacuna fresca o refrigerada (SA4 02.01). En 2023, el país andino recibió el 39% de las ventas al exterior realizadas por Brasil del producto, porcentaje referente a 375 millones de dólares (o 73,5 mil toneladas), con destaque para el liderazgo de las exportaciones de Mato Grosso do Sul. En el mismo año, las importaciones chilenas de carne vacuna fresca o refrigerada superaron el 1,25 mil millones de dólares, siendo Paraguay el principal *player* proveedor, con más de 600 millones de dólares negociados.

Se espera, con el avance de la integración de infraestructura física en el ámbito de las rutas de integración Sur de Brasil-Norte Chico de Chile (Porto Alegre-Coquimbo), de Capricórnio y la porción sur de la ruta Quadrante Rondon, equivalentes mejoras en la compatibilidad de reglamentos normativos y regulatorios, con el fin de promover la intensificación de los intercambios comerciales viales entre Brasil y Chile, con énfasis en bienes industrializados, bebidas y alimentos procesados, frutas y productos cárnicos.²³

Teniendo en cuenta la posición de Brasil en las ventas mundiales de proteínas animales, llama la atención el hecho de que el país no tiene una participación relevante en el mercado mundial de carne vacuna fresca o refrigerada, a pesar de liderar las exportaciones mundiales de otros bienes relacionados, como carne y despojos de aves (8,97 mil millones de dólares en 2023) y de carne vacuna congelada (8,53 mil millones de dólares). Parte del desafío brasileño en este sector es avanzar en la validación de frigoríficos nacionales para acceder a nuevos mercados, en la obtención de certificaciones internacionales y principalmente en la planificación eficiente de la

23. En julio de 2024, Chile anunció la autorización para la importación de despojos comestibles de aves, rumiantes y cerdos desde Brasil. Más detalles disponibles en: 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.

TEXTO para DISCUSIÓN

distribución logística, especialmente en el Pacífico sudamericano, en el cual Chile jugará un rol de gran facilitador de las operaciones.

Es fundamental al sector productivo brasileño tener mayor relevancia en el mercado mundial de carne vacuna fresca y refrigerada. Ganar *market-share* en las ventas externas de esta mercancía, significaría estar mejor posicionado en una cadena de producción de considerable valor, especialmente al comparar el precio medio por tonelada del producto con otros bienes exportados por Brasil (tabla 3).

TABLA 3
Comparación de las exportaciones brasileñas según productos seleccionados (2023)

Código NCM	Descripción	US\$ miles de millones	Volumen (ton. netas)	Precio (US\$/ton.)	Comparativo ¹
02.01.30.00	Carne bovina deshuesada, fresca o refrigerada	0,96	172.735	5.569	1,0
02.02.30.00	Carne bovina deshuesada, congelada	8,50	1.821.792	4.664	1,2
02.03.29.00	Otras carnes porcinas, congeladas	2,56	1.047.110	2.443	2,3
52.01.00.20	Algodón simplemente desmotado, sin cardar ni peinar	3,07	1.618.092	1.900	2,9
02.07.14.00	Trozos y depojos, comestibles de gallo/gallina, congelados	6,82	3.683.550	1.852	3,0
02.07.12.20	Carne de gallo/gallina, sin trocear, congeladas, sin despojos	1,32	717.265	1.844	3,0
09.01.11.10	Café sin tostar, sin descafeinar, en grano	7,31	6.068.504	1.205	4,6
23.04.00.10	Harina y "pellets", de la extracción del aceite de soja (soya)	2,95	5.623.856	525	10,6
12.01.90.00	Soja (soya), incluso quebrantadas, excepto para la siembra	53,24	102.359.444	520	10,7
23.04.00.90	Tortas y demás residuos sólidos de la extracción del aceite de soja (soya)	8,55	17.097.975	500	11,1
17.01.14.00	Otros azúcares de caña	13,35	27.992.126	477	11,7

(Continúa)

(Continuación)

Código NCM	Descripción	US\$ miles de millones	Volumen (ton. netas)	Precio (US\$/ton.)	Comparativo ¹
47.03.29.00	Celulosa (pasta química de mad. a la sosa o al sulfato, excepto la pasta para disolver)	6,99	17.824.934	392	14,2
10.05.90.10	Maíz en grano, excepto para la siembra	13,46	55.973.949	240	23,2
26.01.12.10	Minerales de hierro y sus concentrados, aglomerados	3,29	24.988.682	132	42,3
26.01.11.00	Minerales de hierro y sus concentrados, sin aglomerar	27,30	353.171.971	77	72,0

Fuente: Comex Stat. Disponible en: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral>.

Elaboración de los autores.

Nota: ¹ Comparación entre el precio medio por tonelada de las exportaciones brasileñas de carne vacuna fresca o refrigerada en relación con otros productos exportados seleccionados.

En 2023, el precio medio por tonelada de carne vacuna deshuesada fresca o refrigerada exportada por Brasil fue de 5.569 dólares, mientras que el mismo producto en forma congelada registró 4.664 dólares. Considerando solo la diferencia en el precio medio por tonelada entre estos dos tipos de proteína bovina, en 2023 hubo una brecha de 905 dólares por tonelada; un monto muy superior al precio medio por tonelada de las exportaciones brasileñas de soja, caña de azúcar, celulosa, maíz y mineral de hierro, como se puede observar en la tabla 3. Sería apropiado, por lo tanto, que el sector productivo brasileño considerara el costo de oportunidad de dejar de exportar carne vacuna fresca o refrigerada para vender internacionalmente carne vacuna congelada, actuando de manera a superar los obstáculos regulatorios y logísticos que limitan las ventas de las primeras. Los avances en la agenda con Chile permitirán al sector cárnico brasileño acceder al Pacífico de manera eficiente y facilitada.

En el sector industrial, las ventas brasileñas con destino a Chile continúan siendo significativas y diversificadas. Entre 2020 y 2023, a partir del ejercicio de filtraje de los principales productos de la manufactura brasileña destinados por carretera a Chile, se destacaron las exportaciones de estructuras de montaje de vehículos de diversos segmentos, tales como: chasis con motor diésel y cabina; carrocerías; camiones; automóviles; máquinas pesadas, como palas mecánicas, excavadoras, cargadoras, entre otros bienes de alto valor agregado intensivos en tecnología. En la tabla 4 es posible observar la evolución del número de unidades de cada uno de los bienes industriales seleccionados, entre 2020 y 2023, destinados por Brasil para abastecer al país andino.

TEXTO para DISCUSIÓN

TABLA 4
Principales productos industriales exportados por Brasil a Chile, por modal vial (2020-2023)

NCM	Descripción	2020		2021		2022		2023	
		Unidades	US\$ millones						
87.04.23.10	Chasis c/ motor diésel y cabina, carga >20t	655	53,4	1.613	125,7	1.866	158,6	1.639	153,6
87.01.21.00	Tractores de carretera para semirremolques, únicamente con motor de pistón encendido por compresión (diésel o semidiésel)	0	0,0	0	0,0	2.810	301,1	1.223	136,2
87.07.90.90	Carrocerías p/ vehículos automóviles con capacidad de transporte =>10 personas, o para carga	1.222	111,1	1.151	83,5	2.449	194,9	1.068	98,5
87.04.22.10	Chasis c/ motor diésel y cabina, 5 toneladas < carga <=20 toneladas	831	34,0	2.389	95,7	1.999	80,4	1.397	59,0
87.06.00.10	Chasis c/ motor p/ vehículos automóviles transp.personas >=10	1.122	104,0	815	56,7	1.976	147,8	745	50,9
87.03.40.00	Otros vehículos, equipados para la propulsión con motor de émbolo (pistón) alternativo, de encendido por chispa y con motor eléctrico, excepto los que se puedan cargar mediante conexión a una fuente externa de alimentación eléctrica	23	0,4	613	11,3	1.326	23,2	2.052	36,2
87.03.23.10	Vehículos automóviles c/ motor explos. 1.500 < cm ³ <=3.000, hasta 6 pasajeros	227	3,5	1.337	21,4	4.834	70,0	1.718	27,9

(Continúa)

(Continuación)

NCM	Descripción	2020		2021		2022		2023	
		Unidades	US\$ millones	Unidades	US\$ millones	Unidades	US\$ millones	Unidades	US\$ millones
87.16.39.00	Otros remolques y semirremolques p/ transp. de mercancías	628	11,3	2.181	29,8	1.527	37,8	858	20,4
84.29.59.00	Otras palas mecánicas, excavadoras, cargadoras, etc.	36	2,3	543	34,3	544	34,4	312	19,7
85.01.53.10	Motor eléct. corr. altern. trif. con potencia inferior o 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

Fuente: Comex Stat. Disponible en: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral>.
Elaboración de los autores.

Para elevar (aún más) las relaciones comerciales entre Brasil y Chile se hace necesario que ambos países avancen en una agenda industrial compartida que considere la importancia de las cadenas productivas regionales relacionadas con los sectores automotriz, de maquinarias pesadas y similares. Además de ser bienes intensivos en capital con considerable valor agregado, el sector de transportes y toda la industria relacionada con él – como las industrias autopartistas, de biocombustibles, de baterías de litio y la gobernanza del mineral (Castillo, Garcés y Messias, 2024; Bonilla, 2020) y otras actividades económicas relacionadas – tienen el potencial de elevar cualitativamente las relaciones bilaterales, especialmente si se considera el potencial de electrificación e hibridación de vehículos livianos y pesados.

3.3.1 Autobuses eléctricos

Las importaciones de bienes industriales brasileños realizadas por Chile tienen un gran potencial para crecer, tanto en valor como en volumen y en intensidad tecnológica. Algunos productos tienen los atributos necesarios para liderar un proceso de intensificación del comercio bilateral. En este trabajo se optó por seleccionar los autobuses eléctricos como un caso emblemático, hecho que de ninguna manera disminuye el potencial de otros bienes o sectores en la interacción bilateral entre los países.

Esta opción se justifica porque los autobuses eléctricos tienen la capacidad de concentrar una serie de agendas prioritarias llevadas a cabo por los gobiernos de Brasil y Chile. Históricamente se ha observado que tanto el transporte como las conexiones bioceánicas eran temas consistentes en la agenda bilateral. Como se ve, el interés por generar complementación en este sector fue el tema de la primera visita de un presidente brasileño a Chile, en 1963, cuando Brasil estaba interesado en exportar vehículos y autopartes a Chile, mientras que el país andino estaba interesado en la producción conjunta de automóviles a partir de los insumos chilenos (Pacheco, 2023). Igualmente, en 1971 ya se destacaba el interés de ambos países por la “comunicação ferroviária e rodoviária” (Marques, 2014).

Para Brasil, las ventas externas de autobuses eléctricos demuestran los esfuerzos por recuperar la dinámica industrial del país, vía políticas de neointustrialización, asociadas a la creciente participación del Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) en la promoción de exportaciones de sectores nacionales con alta capacidad técnica e intensidad tecnológica (Brasil, 2024). Para Chile, el aumento de las compras de buses eléctricos representa una parte relevante del avance hacia la descarbonización

de la economía del país, a través del impulso de políticas de electrificación vehicular en el transporte público, presentadas en detalle en la Plataforma Electromovilidad²⁴ del país y en documentos oficiales como la Estrategia Nacional de Electromovilidad (Chile, 2021) y la Hoja de Ruta para el Avance de la Electromovilidad en Chile (Chile, 2023b).

Para aprovechar plenamente el potencial de los intercambios bilaterales del sector, se hace necesario una serie de mejoras. A pesar de Chile ser el principal destino de las exportaciones brasileñas de autobuses, el mercado del segmento eléctrico puede ser mejor explorado por las empresas de Brasil, siendo esencial acompañar a los procesos públicos y tener plena participación en las licitaciones enfocadas en sustitución de las flotas de autobuses chilenos.

Según datos actualizados hasta julio de 2024, elaborados por E-Bus Radar,²⁵ plataforma que acompaña las flotas de buses eléctricos destinados al transporte público en ciudades latinoamericanas,²⁶ Chile se posiciona como el principal mercado de buses eléctricos utilizados en el transporte público en Latinoamérica, con 2.659 vehículos, de los cuales 2.480 se utilizan en la ciudad de Santiago. A continuación se detallan los principales países de la región que utilizan vehículos electrificados para el transporte público: Colombia (1.590 vehículos), México (744) y Brasil (686). En cuanto a los cinco principales fabricantes de autobuses eléctricos utilizados en el transporte público de la región, se destacaron: BYD, Foton, Yutong, Eletra y King Long.

Aunque los autobuses eléctricos utilizados en el transporte público representan sólo una parte de los vehículos de este tipo en circulación, los datos anteriormente mencionados presentan importantes indicaciones de cómo es la distribución de producción en América Latina, según la empresa fabricante.

Según datos disponibles en la Asociación Nacional Automotriz de Chile llama la atención – al evaluar las ventas de buses realizadas en Chile en 2022, 2023 y 2024 – la rápida evolución de los fabricantes chinos en el suministro de buses a Chile. Una parte

24. Disponible en: <https://energia.gob.cl/electromovilidad>.

25. Disponible en: <https://www.ebusradar.org/#sobre>.

26. Lista de ciudades latinoamericanas monitoreadas por E-Bus Radar hasta julio de 2024: Argentina (Córdoba, Mendoza, Rosário y San Juan); Barbados (Bridgetown); Brasil (Bauru, Brasilia, Cascavel, Curitiba, Diadema, Guarujá, Maringá, Mauá, Salvador, región metropolitana de Salvador, Santos, São Bernardo do Campo, São José dos Campos, São Paulo, región metropolitana de São Paulo, Sorocaba, región metropolitana de Vitória y Volta Redonda); Chile (Antofagasta, La Reina, La Serena, Las Condes, Rancagua, Santiago y Valparaíso); Colombia (Bogotá, Cali y Medellín); Ecuador (Guayaquil, Quito y Santa Cruz); Guatemala (Ciudad de Guatemala); México (Ciudad de México, Guadalajara, Mérida y Monterrey); Paraguay (Asunción); Perú (Arequipa, Lima y San Isidro); Uruguay (Canelones, Montevideo y Salto); y Venezuela (Mérida).

TEXTO para DISCUSIÓN

importante de las nuevas adquisiciones procedentes de Asia son vehículos electrificados, como ocurrió con los autobuses eléctricos de Foton, destinados al transporte urbano.

TABLA 5
Evolución de las ventas de autobuses¹ en Chile, por marca (2022-2024)

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	-			

Fuente: Asociación Nacional Automotriz de Chile.

Elaboración de los autores.

Nota: ¹ Doble Piso & L. Distancia, Interurbano & M. Distancia, Minibús, Taxibús, Transp. Urbano (RED y Regiones).

Para que Brasil actúe de manera más efectiva en el mercado de autobuses eléctricos es necesario, además de participar en las licitaciones realizadas por el gobierno chileno, que las fabricantes de chasis y carrocerías que producen en territorio brasileño, como Eletra, Marcopolo, Comil, Caio Induscar, Neobus, Ciferal, Irizar, Mascarello, Busscar,

Volvo, Scania, Mercedes-Benz y otras, tengan acceso a créditos suficientes para realizar operaciones de financiamiento de exportaciones.

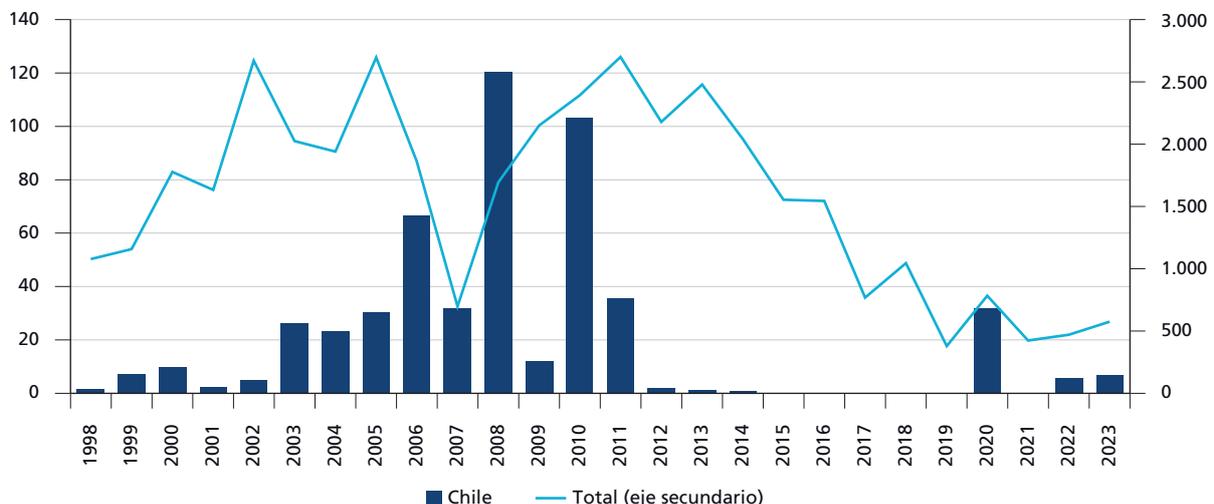
3.4 Desembolsos del BNDES a Chile

Chile fue el destino del 1,3% (524 millones de dólares acumulados) del total de los desembolsos del BNDES en la modalidad post-embarque, realizados por la institución entre 1998 y 2023. Considerando todos los destinos de las exportaciones financiadas, Chile quedó en la 13ª posición. Algunos países de América Latina y el Caribe, como Argentina, Venezuela, República Dominicana, Ecuador, Cuba y Perú estuvieron por delante de Chile – en el acumulado del período 1998-2023 – hecho que también se explica porque la economía chilena tiene un mayor acceso al crédito externo en comparación con algunos otros países de la región.

Considerando el histórico de los desembolsos del BNDES para financiar exportaciones con destino a Chile, en la modalidad post-embarque, hubo momentos de mayor y menor protagonismo del banco de desarrollo. Se puede observar en las barras del gráfico 2 que en el período comprendido entre 1998 y 2011, los desembolsos de crédito realizados por la institución para financiar la producción de bienes con destino a este país andino fueron considerablemente superiores a los realizados entre 2012 y 2023.

GRÁFICO 2

Evolución de los desembolsos totales del BNDES en la modalidad post-embarque y por destino seleccionado (Chile) de las exportaciones financiadas
(En US\$ millones)



Fuente: BNDES.

Elaboración de los autores.

Según los datos del BNDES, entre los años 2002 y 2023, se realizaron un total de 121 operaciones de apoyo del banco a la exportación de bienes, en la modalidad post-embarque, para que las empresas que producen en Brasil destinen sus productos a Chile. La lista de compañías apoyadas por BNDES incluye: Agrale, Alstom Hydro Energia, Comil Ônibus, JCB, Marcopolo, Mercedes-Benz, San Marino Autobuses, Scania Latinoamérica, algunas empresas del grupo Tramontina y Volvo, como se puede ver en detalle en la tabla 6.

Es imprescindible que el BNDES actúe con vistas a recuperar la importancia que tuvo en el pasado en materia de financiación a las exportaciones. En el sector externo, la institución opera con objetivo de viabilizar las operaciones de exportación de mercancías a través de líneas de financiación que incluyen empresas que producen en el territorio nacional; especialmente, pero no exclusivamente, empresas de importantes sectores manufactureros que generan más y mejores empleos en la sociedad brasileña.

En relación al financiamiento de las exportaciones de servicios brasileños – como los servicios de ingeniería – la institución ha sido foco de debate en el Poder Legislativo, principalmente debido a la Proposta de Emenda à Constituição (PEC) nº 3, de 2023, de autoría del diputado 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. Disponible en: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=2241907.

TABLA 6
Operaciones del BNDES de apoyo a la exportación de bienes, en la modalidad post-embarque, según empresa exportadora, con destino a Chile (2002-2023)

Empresa exportadora	Número de operaciones	Porte del exportador	Descripción de la operación	Fecha de contratación	Sector/subsector de actividad
Agrale S.A.	1	Grande	Exportación de bienes	24/5/2007	Industria/fabricación de vehículos automotores, remolques y carrocerías
Alstom Hydro Energia Brasil Ltda.	3	Grande	Exportación de bienes	Entre 5/12/2002 y 30/9/2005	Industria/fabricación de otros equipos de transporte, excepto vehículos automotores
Comil Ônibus S.A. (em recup. jud.)	1	Grande	Exportación de bienes	25/7/2012	Industria/fabricación de vehículos automotores, remolques y carrocerías
JCB do Brasil Ltda.	40	Grande	Exportación de bienes	Entre 29/12/2021 y 6/10/2023	Industria/fabricación de maquinaria y equipo
Marcopolo S.A.	5	Grande	Exportación de bienes	Entre 25/6/2002 y 28/12/2020	Industria/fabricación de vehículos automotores, remolques y carrocerías
Mercedes-Benz do Brasil Ltda.	5	Grande	Exportación de bienes	Entre 27/12/2002 y 28/3/2011	Industria/fabricación de vehículos automotores, remolques y carrocerías
San Marino Ônibus Ltda.	1	Grande	Exportación de bienes	24/5/2007	Industria/fabricación de vehículos automotores, remolques y carrocerías
Scania Latin America Ltda.	2	Grande	Exportación de bienes	Entre 20/8/2004 y 26/4/2006	Industria/fabricación de vehículos automotores, remolques y carrocerías
Tramontina Farroupilha S.A. Ind. Metalúrgica	2	Grande	Exportación de bienes	Entre 25/4/2014 y 17/10/2014	Industria/fabricación de productos metálicos, excepto maquinaria y equipo
Tramontina Multi S.A.	15	Grande	Exportación de bienes	Entre 13/12/2012 y 13/10/2014	Industria/fabricación de productos metálicos, excepto maquinaria y equipo
Tramontina S.A. Cutelaria	20	Grande	Exportación de bienes	Entre 19/10/2012 y 27/10/2014	Industria/fabricación de productos metálicos, excepto maquinaria y equipo
Tramontina Teec S.A.	16	Grande	Exportación de bienes	Entre 10/7/2012 y 26/6/2014	Industria/fabricación de productos metálicos, excepto maquinaria y equipo
Volvo do Brasil Veículos Ltda.	10	Grande	Exportación de bienes	Entre 7/11/2003 y 14/3/2006	Industria/fabricación de vehículos automotores, remolques y carrocerías

Fuente: BNDES.

Elaboración de los autores.

3.5 La importancia de Brasil como importador de bienes de la economía chilena (2000-2023)

Según datos disponibles por el Servicio Nacional de Aduanas de Chile, Brasil fue el quinto principal destino de las exportaciones de bienes chilenos, solo detrás de China, Estados Unidos, Japón y Corea del Sur. En 2023, las importaciones chinas de productos chilenos superaron los 36 mil millones de dólares, valor equivalente al 38% de las exportaciones anuales del país andino, que alcanzaron los 96 mil millones de dólares. Las importaciones estadounidenses procedentes de este origen en el pacífico sudamericano totalizaron 15,4 mil millones de dólares (16%), las japonesas 6,6 mil millones de dólares (6,9%), las surcoreanas 5,9 mil millones de dólares (6%) y las brasileñas 4,39 mil millones de dólares (4,6%).

El perfil de las importaciones de los cinco principales compradores de productos chilenos presentó algunas particularidades interesantes. Las compras realizadas por China se centraron en bienes oriundos de la minería. En 2023, más del 80% de todo lo que China importó de Chile consistió en productos mineros, principalmente minerales de cobre y concentrados, cobre, litio y minerales de hierro. Además de productos y subproductos de la actividad minera, China también importó bienes de la fruticultura chilena, con especial énfasis en cerezas, ciruelas y uvas, así como productos forestales, principalmente celulosa.

Japón y Corea del Sur también presentaron, en menor y mayor medida, respectivamente, una alta concentración de productos de la minería chilena en sus importaciones. En 2023, del total de las importaciones japonesas desde este origen, casi el 70% correspondió a productos mineros chilenos, y el 30% restante se distribuyó principalmente entre compras de productos marinos, como salmón y trucha. Entre los países analizados, el caso de Corea del Sur es el más extremo en términos de concentración, ya que el 85,9% de las importaciones realizadas por esta nación asiática desde Chile provinieron del sector minero del país sudamericano. Además, Corea del Sur fue la única nación entre las consideradas cuya principal importación del sector minero no estuvo relacionada con el cobre; en este caso específico, el principal producto importado fue el litio.

En relación con Estados Unidos, segundo principal destino de las exportaciones chilenas, las importaciones fueron considerablemente menos concentradas. En 2023, solo el 38,1% de las compras estadounidenses de este origen se basaron en productos del sector minero de país; las demás importaciones en el año – que representaron el 61,9% – fueron de otros bienes diversos, como pescados y mariscos, preparados de pescado, madera, neumáticos, frutas (mandarina, uvas, moras, manzanas), entre otros.

TABLA 7
Exportaciones chilenas por países y productos seleccionados (2023)

Posición – país	1º China	2º Estados Unidos	3º Japón	4º Corea del Sur	5º Brasil
Total en US\$ miles de millones	36,9 mil millones	15,37 mil millones	6,68 mil millones	5,96 mil millones	4,39 mil millones
Actividades	80,5%	38,1%	68,9%	85,9%	47,7%
Minería	Minerales de cobre y sus concentrados (45,9%), cobre (19,6%), litio (9,5%), minerales de hierro y sus concentrados (3,5%), otros (2%)	Cobre (31,4%), oro (1,8%), plata (1,4%), litio (1,2%), otros (2,3%)	Minerales de cobre y sus concentrados (52,7%), minerales de molibdeno y sus concentrados (9,9%), litio (5,2%), otros (1,1%)	Litio (31,9%), cobre (27,6%), minerales de cobre y sus concentrados (17,4%), minerales de molibdeno y sus concentrados (6,2%), otros (2,8%)	Cobre (37,4%), minerales de molibdeno y sus concentrados (6,9%), sal gema, sal de salinas y sal marina (1,4%), yodo (1%), otros (1%)
No minería	19,5%	61,9%	31,1%	14,1%	52,3%
Frutas y frutos	7,2%	10,0%	1,5%	2,2%	4,5%
Forestales y sus derivados	Cerezas (5,7%), ciruelas (0,7%), uvas (0,3%), otras (0,5%)	Uvas (2,9%), mandarinas y clementinas (1,6%), arándanos (1,6%), manzanas (0,6%), cerezas (0,6%), otras (2,7%)	Uvas (0,5%), limones (0,3%), arándanos (0,2%), otras (0,5%)	Arándanos (0,7%), uvas (0,6%), cerezas (0,5%), otras (0,4%)	Manzanas (1,1), kiwis (0,6%), ciruelas (0,5%), nueces de nogal (0,5%), avellanas (0,4%), cerezas (0,4%), otras (1%)
Resto (no minería)	5,3%	7,1%	3,3%	4,2%	1,0%
	Celulosa (4,9%), maderas y sus manufacturas (0,4%)	Maderas y sus manufacturas (6,6%), papel y cartón y sus manufacturas (0,3%), otros (0,4%)	Maderas y sus manufacturas (2,4%), celulosa (0,9%)	Celulosa (2,6%), maderas y sus manufacturas (1,6%)	Papel y cartón y sus manufacturas (0,8%), celulosa (0,1%), otros (0,1%)
	3,0%	8,1%	0,9%	0,5%	10,3%

(Continúa)

TEXTO para DISCUSIÓN

(Continuación)

Posición – país	1º China	2º Estados Unidos	3º Japón	4º Corea del Sur	5º Brasil
	2,0%	19,9%	17,0%	2,7%	19,6%
Productos del mar	Salmones y truchas (0,8%), harinas de pescado (0,6%), otros (0,6%)	Salmones y truchas (18,2%), conservas y preparaciones de pescados y mariscos (0,6%), harinas de pescado (0,5%), otros (0,6%)	Salmones y truchas (14%), erizos (1,2%), grasas y aceites de pescado (0,7%), otros (1,1%)	Harinas de pescado (1%), salmones y truchas (0,9%), moluscos (0,3%), otros (0,3%)	Salmones y truchas (18,9%), grasas y aceite de pescado (0,6%), otros (0,1%)
Otros alimentos	1,1%	3,9%	4,6%	3,3%	2,5%
	Carnes de porcino (0,6%), carnes de bovino (0,2%), carnes de ave (0,1%), otros (0,3%)	Resto de otros alimentos (1,4%), carnes de ave (0,9%), jugos de frutas, frutos y hortalizas (0,6%), otros (1%)	Carnes de porcino (2,3%), jugos de frutas, frutos y hortalizas (0,9%), tomates preparados o conservados (0,7%), otros (0,7%)	Carnes de porcino (2,7%), jugos de frutas, frutos y hortalizas (0,3%), otros (0,3%)	Resto de otros alimentos (0,9%), aceite de oliva (0,9%), leche y otros productos lácteos (0,2%), otros (0,5%)
Vitivinícola	0,6%	1,0%	2,0%	0,7%	4,0%
	Vinos (0,4%), mostos de uva (0,1%), otros (1%)	Vinos (0,8%), mostos de uva (0,2%)	Vinos (1,6%), mostos de uva (0,2%), otros (0,2%)	Vinos (0,68%), otros (0,02%)	Vinos (3,9%), otros (0,1%)
Otros productos relevantes	0,2%	7,0%	1,5%	0,5%	9,2%
	Metanol (0,15%), otros (0,05%)	Neumáticos (2,7%), ferroaleaciones (2,7%), óxidos e hidróxidos de molibdeno (1,1%), otros (0,5%)	Semillas para siembra (0,7%), abonos (0,4%), ferroaleaciones (0,3%), otros (0,01%)	Metanol (0,3%), otros (0,2%)	Metanol (5,6%), abonos (1,5%), alambres de cobre (1,3%), otros (0,8%)
Exportación de servicios calificados por aduanas	0,1%	4,9%	0,3%	0,02%	1,2%

Fuente: Servicio Nacional de Aduanas de Chile.
Elaboración de los autores.

En cuanto a Brasil, quinto principal importador de bienes chilenos, se destacó el equilibrio relativo de las importaciones entre productos minerales y no minerales de Chile. En 2023, las compras externas realizadas por Brasil desde Chile presentó la siguiente distribución: el 47,7% de las importaciones correspondieron a bienes provenientes de la minería chilena, esencialmente minerales de cobre, molibdeno y sal; y el 52,3% de la compras externas fueron de productos no relacionados a la actividad minera, como salmones y truchas, grasas y aceites de pescado, frutas y frutos (manzanas, kiwis, ciruelas, nueces), entre otros productos diversos, como vinos, metanol y similares.

El máximo registrado de compras brasileñas de bienes chilenos, en el período 2000-2023, fue en 2011, cuando registraron 6,1 mil millones de dólares, a precios de 2023. En 2011, el 72,5% de las importaciones realizadas por Brasil desde Chile fueron por vía marítima, mientras que el 25,3% por carreteras. En 2023, la modalidad marítima continuó siendo la principal vía de transporte de las importaciones brasileñas desde el mercado chileno, registrando el 63% del total de los movimientos anuales, sin embargo hubo un importante aumento en la participación relativa del transporte de carga por carreteras, que registró el 36,4% de los flujos anuales, reforzando – una vez más – la importancia de las vías de comunicación internas entre Brasil y Chile.

El principal producto chileno importado por Brasil en 2023 fue el cobre refinado y aleaciones de cobre en forma bruta (SA4 74.03), que sumó 1,63 mil millones de dólares, equivalente al 37,8% del total importado por Brasil desde Chile en el año. Otros productos relacionados con el metal, aunque en menor escala, también estuvieron entre los principales bienes importados por Brasil de ese socio estratégico, con destaque para las compras de minerales de cobre y alambres de cobre.

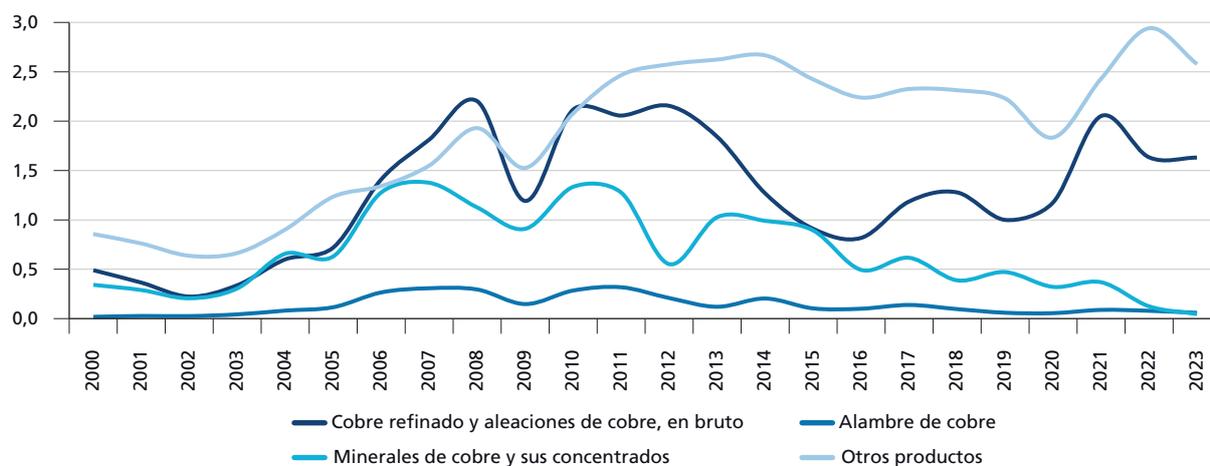
Fue posible observar, en los últimos años, un movimiento hacia la reconfiguración del perfil de las importaciones brasileñas de productos relacionados con el cobre chileno. Los gráficos 3A y 3B, que se presentan a continuación, muestran los principales cambios en el perfil de las compras realizadas por Brasil de los tres principales productos del cobre chileno (cobre refinado y aleaciones de cobre; minerales de cobre y alambres de cobre). Los gráficos destacan, especialmente, la evolución de las importaciones de cobre refinado y aleaciones de cobre en bruto (SA4 74.03), de alambres de cobre (SA4 74.08), de minerales de cobre y sus concentrados (SA4 26.03) y de todos los demás productos adquiridos por Brasil desde Chile.

TEXTO para DISCUSIÓN

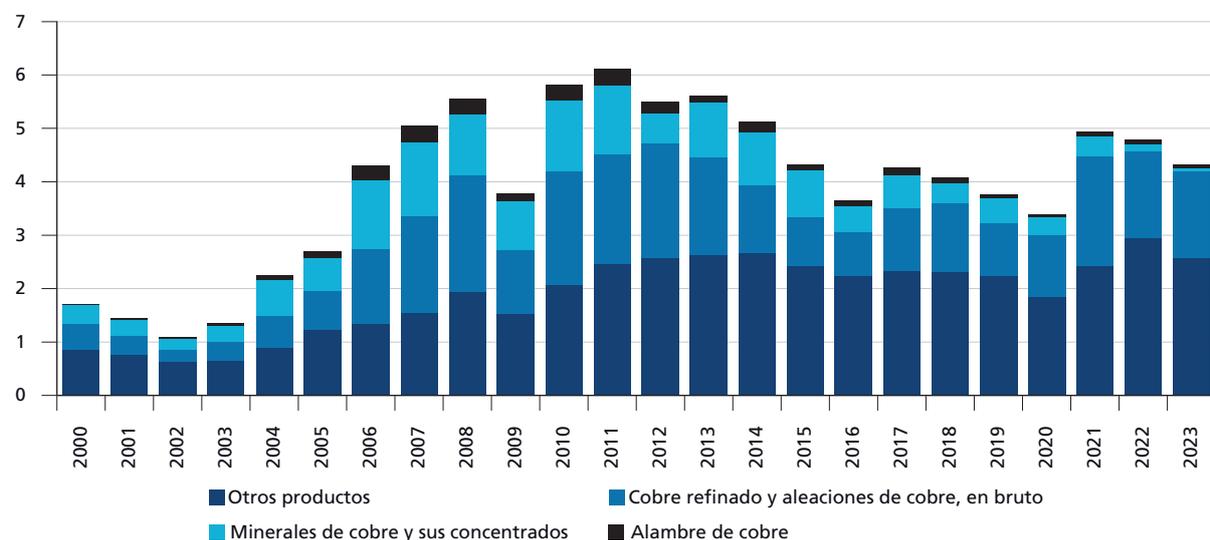
GRÁFICO 3

Evolución de las importaciones brasileñas de cobre y aleaciones de cobre en bruto, alambres de cobre, minerales de cobre y otros productos de la economía chilena (En US\$ miles de millones FOB)

3A – En líneas



3B – En columnas



Fuente: Comex Stat. Disponible en: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral>.
Elaboración de los autores.

Es posible observar en los gráficos 3A y 3B que, a lo largo de los años analizados, hubo una evolución significativa de la categoría *otros productos*, lo que indica una dinámica de crecimiento de las ventas chilenas a Brasil más allá de los tres principales productos relacionados al cobre demandados por este último. En ese sentido, lo más destacado es el comercio de pescados, vinos, frutas, sal y otros bienes. También hubo

una notable caída de las importaciones de alambres de cobre y, más significativamente, de minerales de cobre y sus concentrados, especialmente en el período posterior al año 2011. De los tres principales productos relacionados con el cobre chileno que fueron analizados, sólo el cobre refinado y las aleaciones de cobre, en estado bruto, mantuvieron su posición. A pesar de los vaivenes, el producto sigue liderando el flujo de ventas de Chile a Brasil.

Chile es el principal *player* mundial en la producción y comercialización de cobre y posee las mayores reservas de este mineral. Los productos derivados del metal, como barras, perfiles, placas, tubos, cables y alambres de cobre, son demandados globalmente por múltiples cadenas de producción industrial, desde fabricantes de motores eléctricos hasta productores de componentes utilizados en *smartphones* y computadoras. La actividad extractiva del cobre en suelo chileno se concentra en las regiones de Antofagasta, Tarapacá, Atacama, O'Higgins, Coquimbo y otras, ubicadas mayormente en la porción norte del territorio (Sernageomin, 2023). Cabe mencionar que hay espacio para la cooperación entre Brasil y Chile en el campo de los minerales críticos, considerando el papel destacado de este sector en la agenda de transición energética.

Al analizar la evolución del perfil de las actividades económicas exportadoras chilenas, específicamente las responsables por envío de bienes para abastecer la economía brasileña, se identificó una concentración relativa en el grupo de actividades de intensidad tecnológica media. En la tabla 8, que se presenta a continuación, es posible observar que el 41% de las ventas externas de Chile a Brasil se originaron en actividades exportadoras de mediana intensidad tecnológica. En este sentido, es importante resaltar que las compras brasileñas dinamizan importantes sectores industriales chilenos, como la industria metalúrgica y de fundición, responsables de producir cátodos y cobre refinado con destino al sector productivo brasileño.

Otro grupo que creció en participación relativa fue el de *otras actividades*, sumando el 24% de las exportaciones de Chile a Brasil en 2023, con destaque para las actividades económicas pesqueras, fundamentales por el envío de salmón chileno – y otros productos marinos – al mercado consumidor brasileño.

Además de las importaciones brasileñas de cobre chileno y sus derivados, otros productos están presentes en la lista de los principales bienes comprados por Brasil de este socio sudamericano, lo que indica un comercio bilateral considerablemente diverso (tabla 9).

TABLA 8
Evolución de las importaciones brasileñas desde Chile, según la intensidad tecnológica de las actividades económicas exportadoras chilenas (2000-2023)
 (En %)

Intensidad tecnológica de la actividad económica	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 y media 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
Media	32	30	26	31	33	36	42	46	48	40	46	45	48	39	34	34	30	34	37	31	39	46	38	41
Baja	17	16	17	13	10	11	9	7	8	12	10	10	11	12	15	13	16	14	14	14	15	11	12	12
Extractiva	22	22	23	27	37	35	35	32	25	26	25	23	12	20	21	22	15	16	13	17	14	14	10	10
Otras actividades	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 en US\$ miles de millones (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

Fuente: Comex Stat y Unido. Disponible en: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral>.
 Elaboración de los autores.

TABLA 9
Evolución de los principales productos chilenos importados por Brasil en los años 2000, 2010 y entre 2020 y 2023, según clasificación por Posición del Sistema Armonizado (SA4), a precios de 2023

SA4	Descripción	2000		2010		2020		2021		2022		2023	
		US\$ millones	%										
74.03	Cobre refinado y aleaciones de cobre, en bruto	490,7	29	2.117,2	36	1.175,8	35	2.051,4	42	1.634,3	34	1.631	38
03.02	Pescado fresco o refrigerado, excepto los filetes y demás carne de pescado de la partida 03.04	30,8	2	254,4	4	427,5	13	681,4	14	771,6	16	775,6	18
26.13	Minerales de molibdeno y sus concentrados	23,2	1	77,4	1	94,2	3	257,7	5	286,7	6	312,7	7
29.05	Alcoholes acíclicos y sus derivados halogenados, sulfonados, nitrados o nitrosados	64,3	4	190,6	3	181,8	5	247,1	5	285,3	6	205,6	5
22.04	Vino de uvas frescas, incluso encabezado; mosto de uva, excepto el de la partida 20.09	21,3	1	101,6	2	207,3	6	204,6	4	191,6	4	172,1	4
25.01	Sal (incluidas la de mesa y la desnaturalizada) y cloruro de sodio puro, incluso en disolución acuosa o con adición de antiaglomerantes o de agentes que garanticen una buena fluidez; agua de mar	3,4	0	22,1	0	38	1	50,8	1	60,6	1	70,4	2
74.08	Alambre de cobre	17,2	1	284,6	5	54,6	2	87,6	2	78,6	2	58,1	1
08.08	Manzanas, peras y membrillos, frescos	10,6	1	22,6	0	46,3	1	15,5	0	60,8	1	56,6	1
31.04	Abonos minerales o químicos potásicos	15,2	1	67,7	1	38,5	1	67,1	1	302,4	6	53,5	1

(Continúa)

TEXTO para DISCUSIÓN

SA4	Descripción	2000		2010		2020		2021		2022		2023	
		US\$ millones	%										
08.02	Los demás frutos de cáscara frescos o secos, incluso sin cáscara o mondados	15,8	1	65,6	1	33,6	1	41,9	1	35,8	1	47,5	1
28.01	Flúor, cloro, bromo y yodo	9	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 (chabacanos, albaricoques), cerezas, duraznos (melocotones, incluidos los griñones y nectarinas), ciruelas y endrinas, frescos	18,1	1	35,2	1	35,5	1	32	1	39,1	1	44,7	1
73.26	Demás manufacturas de hierro o acero	0	0	65,3	1	36,8	1	59,1	1	67,5	1	41,3	1
87.08	Partes y accesorios de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05	26,2	2	92,9	2	51,3	2	49,8	1	44,8	1	41	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 (US\$ millones)		1.706,4	-	5.814,7	-	3.385,5	-	4.937,6	-	4.778,4	-	4.313,3	-

Fuente: Comex Stat. Disponible en: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral>.
Elaboración de los autores.

En este sentido, se destacan las importaciones brasileñas de pescados frescos o refrigerados, que sumaron 775 millones de dólares (o el 18% del total importado por Brasil desde Chile en 2023) y fueron transportadas en su mayoría por carreteras. El mercado brasileño es estratégico para las ventas externas de salmón chileno. Brasil es el principal destino de las exportaciones de salmón de Chile, recibiendo más del 67% de las ventas chilenas, a un precio medio de más de 7.400 dólares la tonelada (ITC, 2024).

Otros productos, como minerales de molibdeno con 312,7 millones de dólares (o 7,2%); alcoholes acíclicos, con 202,5 millones de dólares (o 4,8%); vinos con 172 millones de dólares (o 4%); sal con 70 millones de dólares (1,6%); frutas diversas, con más de 210 millones de dólares; autopartes y accesorios; aceite de oliva; productos lácteos y otras mercancías del sector productivo chileno también son importantes para abastecer el mercado brasileño.

El establecimiento de eficientes redes de infraestructura y de interconexión logística, a través de rutas multimodales de integración y desarrollo, distribuidas en varias latitudes de América del Sur, son fundamentales para la dinamización cualitativa del flujo comercial entre Brasil y Chile.

4 BRASIL Y CHILE EN LA INTEGRACIÓN Y COOPERACIÓN REGIONAL

Brasil convocó a los presidentes de los doce países sudamericanos para discutir la reanudación de la agenda de integración regional el 30 de mayo de 2023 en Brasilia. El Consenso de Brasilia, firmado por los doce presidentes sudamericanos, expresa la convergencia en temas prioritarios para la región. Los compromisos incluyen la mejora de la infraestructura y de la logística, el aumento del comercio y de las inversiones entre los países de la región, el fortalecimiento de las cadenas regionales de valor, medidas de facilitación del comercio y de integración financiera, la superación de las asimetrías, entre otros (Consenso..., 2023).

El presidente brasileño enumeró diez puntos para actualizar la agenda de integración regional: i) poner el ahorro regional al servicio del desarrollo económico y social; ii) profundizar nuestra identidad sudamericana también en el área monetaria; iii) implementar iniciativas de convergencia regulatoria; iv) ampliar los mecanismos de cooperación de punta que involucren servicios, inversiones, comercio electrónico y política de competencia; v) actualizar la cartera de proyectos de Cosiplan, reforzando la multimodalidad y priorizando aquellos de alto impacto en la integración física y

digital, especialmente en las regiones de frontera; vi) desarrollar acciones coordinadas para enfrentar el cambio climático; vii) reactivar el Instituto Suramericano de Gobierno en Salud (Isags); viii) iniciar discusiones sobre la creación de un mercado energético suramericano; ix) crear un programa de movilidad regional para estudiantes, investigadores y profesores de enseñanza superior; y x) reanudar la cooperación en el área de defensa.²⁸ Este estudio analiza las oportunidades bilaterales en infraestructura, producción y comercio que podrían generar externalidades positivas en el contexto de la reconstrucción de la integración regional.

En septiembre de 2023, los cancilleres sudamericanos definieron la Hoja de Ruta, y en noviembre se celebraron reuniones sobre infraestructura y defensa. Desde la reanudación del diálogo con los doce países sudamericanos, que culminó en el Consenso de Brasilia, Brasil y Chile han desempeñado un papel clave en la continuidad y el avance de los puntos acordados.

Más de dos décadas antes, en 2002, el Presidente Lula, en ocasión de la visita de la Presidenta Michelle Bachelet a Brasil, declaró que las relaciones entre Brasil y Chile "cruzan los Andes para unir el Atlántico al Pacífico y confirmar la vocación de integración de nuestros países y de nuestro continente" (Discurso..., 2006, traducción nuestra). En cuanto a la agenda de integración de infraestructura, se entiende que deben considerarse conjuntamente las tres dimensiones principales: transporte, energía y comunicación.

Como se verá en las subsecciones siguientes, Brasil y Chile han priorizado la integración regional en sus trayectorias de política exterior, aunque con énfasis y orientaciones diferentes. Las convergencias temáticas en integración regional y el proceso de acercamiento entre el Mercosur y la Alianza del Pacífico, con importantes desarrollos para la relación bilateral (Gonçalves, 2021), refuerzan la comprensión de que Brasil y Chile tienen una relación bilateral con vocación regional.

28. El discurso completo está disponible en: <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>.

4.1 Asociación Latinoamericana de Integración (Aladi), Mercosur, Unasur y la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (Celac)

Para traducirse en una agenda de integración regional de calidad, el acercamiento de Brasil a América Latina y América del Sur tomó impulso a finales de los años setenta, se concretó en los ochenta y sentó sus bases en los noventa (Cervo y Bueno, 2010).

En este período se destacan: la firma del Tratado de Cooperación Amazónica (TCA) en 1978 – que se transformó en la Organización del Tratado de Cooperación Amazónica (OTCA) en 1998; la creación de la Aladi, tras la firma del Tratado de Montevideo en 1980; el Acta de Integración Brasileño-Argentina en 1986; y la creación del Mercosur en 1991 (Cervo y Bueno, 2010).

En 1993, el entonces canciller Celso Amorim propuso el Área de Libre Comercio de América del Sur (ALCSA), cuyo objetivo era construir un espacio económico sudamericano "articulando los procesos de integración en curso en América del Sur (...) e involucrando también la participación de Chile" (MRE, 1994, p. 34 *apud* Santarosa, 2012, p. 196, traducción nuestra). Tanto el Mercosur como la propuesta del ALCSA tuvieron lugar en el contexto de la Iniciativa para las Américas, en la que la diplomacia brasileña buscaba consolidar la cooperación y la integración en el Cono Sur (Mariano, 2015).

Con el Protocolo de Ouro Preto de 1994, el Mercosur adquirió personalidad jurídica para negociar acuerdos internacionales (Barros *et al.*, 2022). Con la entrada en vigor del Arancel Externo Común del Mercosur en 1995, las negociaciones con Chile y Bolivia se realizaron en el formato 4+1 y a través de acuerdos de complementación económica (ACEs) (Santarosa, 2012).

En el caso de Chile, la integración regional tuvo sus primeros indicios en la década de 1950, pero sólo tomó impulso en la década de 1990: en el Acta de Santiago de 1953, Chile y Argentina mencionaron su intención de crear un mercado común entre los países; Chile se incorporó a ALALC en 1960, y en 1969 Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador y Perú iniciaron el Pacto Andino con la firma del Acuerdo de Cartagena (Vera y Vargas, 1998).

En el ámbito multilateral, Chile se incorporó al Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (Apec), además de fortalecer las relaciones con la región Asia-Pacífico, e inició negociaciones para un acuerdo de libre comercio con la Unión Europea (1994) y Canadá (1997), mientras que en el ámbito regional, Chile firmó acuerdos preferenciales

TEXTO para DISCUSIÓN

y ACEs respaldados por la Aladi, en 1991 con México, en 1993 con Bolivia, Colombia y Venezuela, en 1995 con Ecuador y en 1996 con Mercosur (Vera y Vargas, 1998).

En 1995, el Mercosur era considerado el esquema de integración con mayor potencial en América del Sur, lo que llevó a Chile a estrechar sus vínculos con el bloque (Muñoz, 1996). En 1996, Chile y los países del Mercosur firmaron un acuerdo de asociación que abarcaba el comercio, los aranceles, el transporte y las interconexiones bioceánicas (Muñoz, 1996).

Paulatinamente, los países de América del Sur se fueron incorporando al Mercosur como Estados asociados, de modo que en 2013 todos los países sudamericanos estaban vinculados al bloque, ya fuera como Estados parte o como Estados asociados.

La inserción económica internacional de Chile, flexible, abierta y dinámica, le ha significado no participar como miembro pleno de bloques subregionales como el Mercosur o la Comunidad Andina (Rodríguez y Pressacco, 2005). Sin embargo, la participación de Chile en Mercosur se ha dado en temas políticos (Fonseca Júnior, 2006) en los que el bloque ha sido un espacio importante para diversos temas, como el turismo, la agricultura familiar, la salud y, más recientemente, mediante la organización de un debate sobre política exterior feminista en Santiago (Cancillería..., 2023), que contó con la presencia de la Secretaria para América Latina y el Caribe, Gisela Padovan, y la Alta Representante para Asuntos de Género, Vanessa Dolce de Faria.

Unasur resultó de los esfuerzos de los presidentes sudamericanos, especialmente de Brasil, para crear y fortalecer un espacio de cooperación política regional. El Tratado Constitutivo se firmó el 23 de mayo de 2008 en Brasilia. Unasur fue el resultado de la Primera Reunión de Presidentes Sudamericanos, que buscaba promover la convergencia entre la Comunidad Andina y el Mercosur, y sumar a Chile, Guyana y Surinam, siendo Brasil el país con mayor interés en la convergencia (Barros, 2023).

Unasur se basó principalmente en la lógica de la articulación político-estratégica (Mariano, 2015) y, durante el período en que estuvo activa (2008-2018), fue un factor de estabilización política en la región y permitió avanzar en agendas como infraestructura, salud, seguridad regional, protección democrática, entre otros (Barros, 2023).

Para Brasil, Unasur fortaleció la dimensión sudamericana de su política exterior y, junto con el Mercosur y la Celac, representó la capacidad de Brasil de proyectarse en la región abordando temas como infraestructura e intercambio comercial, al tiempo que buscaba salvaguardar su autonomía frente a Estados Unidos (Ramanzini Júnior y Mariano, 2018).

Chile participó activamente en el proceso de creación de Unasur, en términos de su institucionalidad consensuada, un espacio de integración flexible que prioriza el diálogo político, las políticas sociales, la educación, la energía, la infraestructura, la defensa, el medio ambiente y el financiamiento (Van Klaveren, 2011). Al no implicar cambios en la política comercial de Chile, la adhesión del país a Unasur fue percibida como ventajosa debido a los posibles beneficios y bajos costos de participar como miembro pleno (Oyarzún, 2017).

Como primera presidencia pro-tempore de Unasur, Chile participó activamente en la mediación de la crisis política en Bolivia en 2008, lo que resultó en el éxito de la organización en la estabilización de la democracia en la región (Van Klaveren, 2011; Ramanzini Júnior, Mariano y Gonçalves, 2021). Chile, a petición del Gobierno boliviano, envió una misión de observadores electorales durante la aprobación de la nueva Constitución en 2008 y contribuyó a la consolidación institucional en los ámbitos de la integración física, energética, política y social (Aranda y Riquelme, 2011).

La protección democrática en la región también está relacionada con el valor democrático que comparten Brasil y Chile. Actualmente, el reto de la región es la estabilidad democrática. Es necesario que los países actúen para proteger la democracia y la estabilización política, como se prevé en el Protocolo Adicional de Compromiso con la Democracia de Unasur y en el Protocolo de Ushuaia sobre el Compromiso Democrático del Mercosur. El desafío para la región es que la democracia sea un instrumento de integración, evitando divisiones.

En la agenda de infraestructura de Unasur, según el documento Cartera de Proyectos 2017, el último publicado por Cosiplan, el eje Mercosur-Chile fue el que concentró el mayor número de proyectos finalizados, proyectos energéticos, proyectos en el sector transporte, en los que hubo mayor participación del sector privado, y el que experimentó un crecimiento constante en el número de proyectos (Cosiplan, 2017). Sin embargo, quedó pendiente consolidar la multimodalidad, vincular el transporte con los sectores de energía y de comunicaciones, garantizar la participación social y subnacional y dar centralidad a los temas ambientales.

Chile apoyó la creación de la Celac y ejerció su primera presidencia pro tempore entre diciembre de 2011 y enero de 2013, y fue sede de la I Cumbre Celac-Unión Europea en Santiago en 2013 (Valencia, 2014). Al mismo tiempo, la Celac representa la existencia de una agenda propia para la cooperación latinoamericana, estratégica para Brasil, y la incompatibilidad entre los procesos de integración de América del Sur y América Latina (Barros, 2023).

En el contexto de la reanudación del diálogo regional, desde la reunión de presidentes sudamericanos en Brasilia en mayo de 2023, Chile ha sido uno de los principales socios para proyectos de infraestructura en la región sudamericana. Como se verá en la sección 5, Chile es el único país que está presente en tres de las cinco rutas de integración y desarrollo presentadas por el MPO.

4.2 Acercamiento entre el Mercosur y la Alianza del Pacífico (2014-2023)

Brasil y Chile fueron los actores clave en la promoción del acercamiento entre el Mercosur y la Alianza del Pacífico (Gonçalves, 2021) y lo siguen siendo en la actualidad. Este acercamiento ha propiciado otras agendas, que refuerzan la idea de que Brasil y Chile tienen una relación bilateral con vocación regional. Estas son la agenda de infraestructura física, con el Corredor Vial Bioceánico, y la agenda comercial, con el Tratado de Libre Comercio Brasil-Chile, las cuales mencionan explícitamente el acercamiento Mercosur-Alianza del Pacífico (Gonçalves, 2021).

Cuando se creó la Alianza del Pacífico en 2011, los estudios analizaron su impacto en la integración latinoamericana y especialmente en el Mercosur. Se analizaron tanto las posibilidades de convergencia como una posible ruptura de la integración en los ejes Atlántico y Pacífico, así como la posición de cada país frente al acuerdo de integración económica.

El acercamiento entre los bloques se produjo porque también hubo un acercamiento bilateral (Gallegos, 2021). Por el lado brasileño, el acercamiento respondió a una demanda interna para que las exportaciones del país no fueron afectadas por la creación y desarrollo de la Alianza del Pacífico (Gonçalves, 2019; Bressan y Gonçalves, 2023). Por el lado chileno, el acercamiento al Mercosur sería una forma de evitar que la región se dividiera entre la vertiente atlántica y la pacífica y también de acercar el país a Brasil (Aranda y Riquelme, 2015; Gallegos, 2021).

El marco del acercamiento es la política de Convergencia en la Diversidad impulsada por el gobierno chileno, que fue anunciada por el canciller Heraldo Muñoz el primer día de la administración de Michelle Bachelet (2014-2018). Esta política estableció como prioridad la integración de Chile con América Latina y la región en su conjunto, a ejemplo de la Cumbre de Ministros de Relaciones Exteriores de Unasur que se celebró en Santiago al día siguiente de la toma de posesión de Bachelet. En esta ocasión, subrayó Muñoz:

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).

Tanto la región latinoamericana como América del Sur en particular se beneficiarían de la política de Convergencia en la Diversidad, que imprimiría una perspectiva integral a las relaciones con la región, es decir, no sólo a la agenda económica sino también a la política, social y cultural (Muñoz, 2014).

La idea de promover la convergencia en América Latina ya estaba presente en los ideales de Muñoz cuando era embajador de Chile en Brasil (1994-1998): al abordar los desafíos de la integración económica, Muñoz recomendaba “avanzar en acuerdos subregionales, bilaterales o incluso de zona fronteriza y, al mismo tiempo, construir la *unión regional a través de la convergencia* progresiva entre sus miembros” (Muñoz, 1996, p. 121, énfasis nuestro, traducción nuestra).

Se trataba, por tanto, de tender puentes entre los distintos mecanismos de integración existentes y de generar convergencia y concertación entre los países de América Latina y el Caribe en un mundo organizado en bloques regionales (Muñoz, 2014). Un ejemplo citado por el Canciller Muñoz es la convergencia entre la Alianza del Pacífico y el Mercosur (Muñoz, 2014), que se ha materializado en una agenda propositiva y positiva.

La Convergencia en la Diversidad también buscó acercar a Chile y Brasil (Gonçalves, 2021). Según Muñoz, “Brasil siempre ha sido un aliado tradicional de Chile, y no ha habido el grado de intensidad en la relación con Brasil que tuvimos en el pasado” (El Canciller..., 2014).

Los debates en el Congreso Nacional de Brasil sobre los impactos de la Alianza del Pacífico en 2013 se convirtieron en motivo de preocupación en Chile, tanto para el gobierno como para el equipo de Bachelet, que en ese momento se postulaba a la presidencia chilena. En 2014, antes de la asunción del nuevo gobierno chileno, el canciller brasileño Luiz Alberto Figueiredo y Heraldo Muñoz se reunieron para discutir la convergencia del Mercosur y la Alianza del Pacífico (Gonçalves, 2021).

TEXTO para DISCUSIÓN

En mayo de 2014, la delegación brasileña propuso adelantar el calendario de liberalización comercial con Perú (Acuerdo de Complementación Económica n° 58 – ACE-58) y Colombia (ACE-59) de 2019 a diciembre de 2014. El proyecto de declaración conjunta sobre la profundización del Mercosur con los Estados Asociados, sin embargo, no fue aprobado (Gonçalves, 2019).

En aquel momento, el acercamiento fue elogiado por los ex presidentes Ricardo Lagos, de Chile, y Lula da Silva:

La Alianza del Pacífico, que pretende ser un acuerdo económico y de modernización de las relaciones – y nada más –, tendrá realmente peso y proyección si actúa en estrecha conexión con Brasil, Argentina y las demás naciones atlánticas. Del mismo modo, el peso de los países atlánticos podría ser aún mayor si tienen una presencia internacional vinculada a los del Pacífico. Es aquí donde el papel de Unasur en la integración debe ser fuertemente enfatizado. Por su pluralidad y la autoridad que ya ha adquirido, puede ser decisiva para abordar nuestras tareas pendientes, que no son pocas: infraestructura en redes viales y puentes; integración energética en una región rica en hidrocarburos, recursos hídricos y gas; mejor flujo de mercancías por nuestras aduanas, para impulsar el comercio intrarregional (...) (América..., 2014, énfasis nuestro).

Las acciones de Brasil y Chile tuvieron un impacto positivo en el desarrollo de la agenda de acercamiento. En la llamada agenda corta, ambos países discutieron previamente los temas que sirvieron de base para la elaboración de la agenda de acercamiento (Gonçalves, 2021). La agenda corta incluía los siguientes temas: i) facilitación del comercio; ii) ventanilla única de comercio exterior; iii) acumulación de origen; iv) certificación electrónica; y v) movimiento de personas.

A continuación se describe la forma en que los temas fueron discutidos y posteriormente incorporados a la agenda de acercamiento.

A principios de abril de 2015, el director de la Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales (DIRECON), Andrés Rebolledo, y el Embajador de Brasil en Chile sostuvieron una reunión de trabajo para discutir el proceso de convergencia, donde el director mencionó el envío de la propuesta de la “agenda corta” para apreciación por parte de los miembros de Mercosur (Itamaraty, 2015a). El diálogo entre el Mercosur y la Alianza del Pacífico, principalmente la “agenda corta”, fue el tema tratado durante la visita oficial del canciller brasileño, Mauro Vieira, a Chile el 16 de abril. (...) Durante la XCVII Reunión Ordinaria del GMC de Mercosur, realizada en la misma fecha del viaje del canciller brasileño a Chile, la

PPT brasileña envió a sus pares en el Mercosur, la propuesta “Plan de Acción” para el diálogo de Mercosur y Alianza del Pacífico a ser presentado primeramente al Grupo de Alto Nivel de la Alianza del Pacífico. La misma contemplaba los temas definidos en la “agenda corta” discutida con el director de la DIRECON (Gonçalves, 2021, p. 213).

Entre 2014 y 2018, el Mercosur y la Alianza del Pacífico realizaron reuniones a nivel de cancilleres y ministros y entre el Grupo de Alto Nivel de la Alianza del Pacífico y el GMC del Mercosur y una reunión de presidentes, realizada en 2018, proceso que permitió discutir, desarrollar y definir los temas de la agenda de integración (Bressan y Gonçalves, 2023). En 2017, Brasil había mostrado interés en realizar una reunión entre los presidentes del Mercosur y de la Alianza del Pacífico (Gonçalves, 2019).

Desde 2014, con la política de Convergencia en la Diversidad, Chile ha buscado acercarse a Brasil a través de la invitación a participar en el evento empresarial de Apec y en la reunión para discutir la agenda corta, y Brasil ha reconocido el liderazgo de Chile en la Alianza del Pacífico para promover el acercamiento entre este último y el Mercosur, incluyendo este tema en las reuniones de Consultas Políticas y enviando la propuesta de acercamiento del Mercosur a Chile a pesar de que este último no estaba a cargo de la presidencia pro-tempore de la Alianza del Pacífico (Gonçalves, 2021).

Otros aspectos destacables de este acercamiento son la presidencia pro-tempore de ambos bloques y las contribuciones de organismos como la CEPAL y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) a la agenda de acercamiento (Gonçalves, 2021; Bressan y Gonçalves, 2023). El cuadro 1 resume los temas tratados en los documentos.

CUADRO 1

El acercamiento Mercosur-Alianza del Pacífico en perspectiva

Documento	Organización	Año	Propostas temáticas
La Alianza del Pacífico y el Mercosur: hacia la convergencia en la diversidad	CEPAL	2014	Facilitación del comercio; acumulación de origen; movilidad de las personas; estadísticas sobre comercio exterior; ciencia, tecnología e innovación (CTI) y prospectiva; sostenibilidad; transporte; energía; política industrial; acercamiento conjunto con la región Asia-Pacífico; turismo.
Plano de ação	Mercosur	2015	Profundización de los ACE; certificado de origen; participación de las empresas del Mercosur en las macrorruedas de negocios de la Alianza del Pacífico; acumulación de origen; ventanillas únicas de comercio exterior; y cooperación aduanera.

(Continúa)

TEXTO para DISCUSIÓN

(Continuación)

Documento	Organización	Año	Propostas temáticas
Hoja de ruta	Mercosur-Alianza del Pacífico	2017	Cadenas de valor regionales, acumulación de origen; facilitación del comercio (ventanillas únicas de comercio exterior); cooperación aduanera; promoción del comercio y pequeñas y medianas empresas (PYME); barreras no arancelarias; y facilitación del comercio de servicios.
Mercosur-Alianza del Pacífico: informe del Diálogo de Alto Nivel Una agenda positiva para la integración	BID	2018	Acuerdo de Facilitación del Comercio (AFC); ventanillas únicas de comercio exterior; certificado digital de origen; operadores económicos autorizados (OEA); norma de origen y acumulación regional; convergencia reglamentaria; fondo birregional de articulación empresarial y tecnológica; y proyectos de conectividad física.
La convergencia entre la Alianza del Pacífico y el Mercosur: Enfrentando juntos un escenario mundial desafiante	CEPAL	2018	Armonización reglamentaria; facilitación de las inversiones, reconocimiento mutuo de los programas nacionales de OEA; mercado digital regional; y cooperación en el desarrollo de estadísticas sobre el comercio de servicios.
Plan de Acción	Mercosur-Alianza del Pacífico	2018	Cadenas de valor regionales; acumulación de origen; facilitación del comercio (ventanillas únicas de comercio exterior); cooperación aduanera; promoción del comercio y PYME; barreras no arancelarias; facilitación del comercio de servicios; facilitación de la inversión; turismo; movilidad académica; cooperación reguladora; movilidad de las personas; comercio inclusivo y género; y agenda digital y cultura.

Fuente: Bressan y Gonçalves (2023, traducción nuestra).

Por parte de Brasil, todo el proceso de acercamiento a la Alianza del Pacífico se ha dado de forma bilateral, con énfasis en los acuerdos de cooperación y facilitación de inversiones con Perú y Colombia y el Tratado de Libre Comercio con Chile; intra-Mercosur, a través de los ACEs; y entre bloques, a través de las reuniones, la Hoja de Ruta en 2017 y el Plan de Acción en 2018 (Gonçalves, 2019).

Sin embargo, a partir de 2019, la agenda de acercamiento ha pasado a un segundo plano en las negociaciones del Mercosur (Bressan y Gonçalves, 2023). Se reportaron dificultades técnicas para avanzar en la agenda definida en Puerto Vallarta en 2018, y el tema no siempre estuvo en la agenda de las reuniones (Bressan y Gonçalves, 2023).

En 2020, el tema volvió a ser discutido en el marco del Grupo de Relacionamiento Externo (Grelex) porque Chile, que ejercía la presidencia pro-tempore de la Alianza del

Pacífico, envió una propuesta de Memorando de Entendimiento para la creación de una Comisión Permanente para la Facilitación y Fortalecimiento del Comercio. Paraguay, que ejercía la presidencia pro-tempore del Mercosur, solicitó a su vez que la Alianza del Pacífico enviara comentarios sobre la propuesta del Mercosur para la facilitación del comercio (Bressan y Gonçalves, 2023).²⁹

Durante la presidencia pro-tempore de Brasil en el Mercosur, se discutieron con Colombia formas de avanzar en el acercamiento entre los bloques. Además, el acercamiento a los países de la Alianza del Pacífico se produjo en el marco de las Comisiones Administradoras de las ACEs, en este caso con Chile (ACE-35), Colombia (ACE-72) y Perú (ACE-58), mencionando la Alianza del Pacífico sólo en las actas de la Comisión Administradora ACE-35 (Bressan y Gonçalves, 2023).

En la reunión ACE-35, se reanudaron las discusiones sobre el memorando de entendimiento, que permaneció en la agenda del GMC hasta abril de 2022, y las delegaciones acordaron avanzar en los aspectos técnicos para aprobarlo (Bressan y Gonçalves, 2023). Desde julio de 2022 hasta septiembre de 2023, el acercamiento entre los bloques fue discutido en el GMC y en el Grelex. También continuaron las reuniones de la Comisión Administradora de los ACEs 35 (Chile), 58 (Perú) y 72 (Colombia).

En agosto de 2022, las delegaciones del Mercosur acordaron reanudar los contactos con su contraparte para reencauzar las discusiones sobre el proyecto de memorándum de entendimiento para la creación de una Comisión de Fortalecimiento del Comercio (Mercosur, 2022a). Desde noviembre de 2022, Chile fue reconocido como coordinador técnico de la Alianza del Pacífico para el Mercosur, por lo que la presidencia pro-tempore uruguaya en 2022 y la brasileña en 2023 consultaron a ese país para retomar los diálogos técnicos entre los bloques (Mercosur, 2022b; 2023).

La agenda, que comenzó con un esfuerzo por promover la convergencia entre los bloques y la integración regional, tuvo importantes consecuencias que aún hoy se observan. Así, Brasil y Chile son dos actores centrales en el acercamiento entre el Mercosur y la Alianza del Pacífico, cuyo principal resultado fue el proyecto de infraestructura del Corredor Vial Bioceánico. Otro avance importante es el fortalecimiento

29. El Marco General para las Iniciativas de Facilitación del Comercio en el Mercosur fue aprobado en diciembre de 2019 y se refiere a la opción de que los Estados Partes del Mercosur identifiquen y negocien iniciativas de facilitación del comercio en materia de reglamentos técnicos, procedimientos de evaluación de la conformidad, normas técnicas, acreditación y metrología. Disponible en: <https://documentos.mercosur.int/proynormativas/3460>.

de la cooperación entre los gobiernos subnacionales de ambos países, especialmente las regiones del norte de Chile y los “estados articuladores”³⁰ de Brasil.

5 LA INTEGRACIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y EL CORREDOR VIAL BIOCEÁNICO

El Corredor Vial Bioceánico representa actualmente lo que hemos argumentado sobre la evolución de las relaciones bilaterales para disminuir las distancias y aumentar las conexiones entre Brasil y Chile. Algo que ilustra bien este argumento es la llegada a Santiago del Encargado de Negocios Manuel de Cerqueira Lima apenas establecidas las relaciones diplomáticas en 1836: la ruta podía ser por el Estrecho de Beagle, que era un viaje muy largo, o de Buenos Aires a Santiago, que era muy riesgosa por la “belicoidad de los indios de San Luis” (Fernández, 1959, p. 22). Cerqueira Lima eligió la segunda ruta y esperó en Buenos Aires durante cuatro meses hasta encontrar la mejor oportunidad para viajar, llegando a Santiago el 3 de marzo de 1837, después de seis semanas de viaje en coche tirado por caballos (Fernández, 1959).

Actualmente, el Corredor Vial Bioceánico es uno de los temas prioritarios de la agenda regional, ya que conectará los océanos Atlántico y Pacífico a través del Centro-Oeste brasileño, el Chaco paraguayo, el noroeste argentino y puertos del norte de Chile. Las conversaciones iniciales que dieron lugar a este proyecto tuvieron lugar en 2015 en Antofagasta, y fue institucionalizado en 2015 a través del grupo de trabajo del Corredor Vial Bioceánico por la Declaración de Asunción y reafirmado por la Declaración de Brasilia en 2017 (Barros *et al.*, 2020).

Sin embargo, la necesidad de salidas al Pacífico y de corredores bioceánicos no es nueva. En la década de 1990 se tomaron algunas iniciativas en este sentido: el seminario A Saída do Brasil para o Pacífico, celebrado en 1990 por la Confederación Nacional de la Industria (CNI) y la Federación de Industrias del Estado de Rondônia (Fiero)³¹ (Souza, 1993); el seminario Ciclo do Pacífico: nuevos mercados e integración latinoamericana en 1994 en Cuiabá, al que asistió el embajador chileno de la época (Muñoz, 1996);

30. Los Estados articuladores (Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Rondônia, Acre y Roraima) son Estados no atlánticos que forman parte de la franja fronteriza entre Brasil y sus vecinos. Se caracterizan por un reciente crecimiento demográfico y económico, principalmente de las exportaciones, superior a la media nacional de los últimos veinticinco años. Se trata de un área clave para superar los antagonismos geopolíticos que dividen Sudamérica (Barros, Severo y Carneiro, 2022).

31. Según Souza (1993, p. 5, traducción nuestra), “la reunión congregó a empresarios, gobernadores de la región norte, representantes de Itamaraty, del Ministerio de Infraestructura, del Viceministerio de Agricultura del Perú, del Viceministerio de Transportes del Perú, del embajador del Perú en Brasil y otras autoridades”.

y la creación de la Zona de Integración Centro-Oeste Sudamericana (Zicosul) en 1997, precisamente para promover el acercamiento de las regiones mediterráneas de Sudamérica a los puertos del Atlántico y del Pacífico.³²

5.1 Corredores bioceánicos y actores subnacionales

Crecen los estudios sobre el potencial del corredor vial bioceánico (Barros *et al.*, 2020; Barros y Gonçalves, 2021; Franco *et al.*, 2023a; 2023b) y los desafíos en relación con el turismo (Gonçalves, Wilke y Asato, 2023), la educación y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (Akamine, Oliveira y Shiota, 2023) y la gestión territorial sostenible (Ayes *et al.*, 2023), entre otros.³³

Para Chile, la inversión en infraestructura e integración física, en la que destaca el corredor bioceánico, potencia la idea de país puente entre América Latina y Asia (Muñoz, 1994; Artaza, 2007; Aranda y Riquelme, 2011; Barros *et al.*, 2020; Schulz y Rojas, 2022). Según Gaete (2003), el mundo se estaba moviendo hacia el Pacífico y, por lo tanto, Chile se encontraba en una posición privilegiada y debía adaptar sus puertos a los requerimientos futuros y mejorar las comunicaciones entre Brasil y Chile, entre Chile y los países que conforman el Mercosur y entre éstos y los países andinos.

Para Brasil, el acceso al Pacífico a través de los puertos chilenos implica una reducción de los costes asociados a la logística y a la infraestructura, una reducción de los plazos de exportación y una mejora de la competitividad de los productos brasileños.

La orientación de Chile hacia el Pacífico, sea diplomática, geográfica o comercial, ya era entendida como ventajosa para la proyección de los países del Mercosur hacia esos mercados desde la década de 1990 (Muñoz, 1996). El entendimiento y la cooperación con Brasil es de suma importancia estratégica para las comunicaciones entre el norte de Chile y el Atlántico (Artaza, 2007).

Barros, Severo y Carneiro (2022) sostienen que es necesario formar una red de corredores. Gaete (2003) argumenta que se estaba desarrollando un sistema de corredores bioceánicos terrestres, aprovechando las conexiones viales y ferroviarias, y abarcando seis países sudamericanos: Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay (Gaete, 2003). En 2006, el entonces ministro de Relaciones Exteriores, Celso Amorim,

32. Disponible en: <https://zicosur.co/objetivos/>.

33. Estos y otros temas fueron tratados en los números de la revista *Interações*, publicación creada por el Programa de Doctorado y Máster en Desarrollo Local de la Universidad Católica Dom Bosco (UCDB) de Mato Grosso do Sul.

TEXTO para DISCUSIÓN

destacó que una de las áreas más importantes de Unasur era la integración física y que “la creación de diversos corredores interoceánicos, uniendo el Atlántico con el Pacífico, como las que tenemos entre Brasil y Perú, nos une también a nosotros” (Amorim, 2007).

Además del carácter estratégico de la integración física de la región, el corredor bioceánico tiene la capacidad de revalorizar territorios, reducir costes de transporte e incorporar áreas interiores potencialmente productivas (Gaete, 2003).

Brasil y Chile han desempeñado un papel importante en la promoción de este corredor, como mostrarán los párrafos y gráficos siguientes. El Corredor Vial Bioceánico fue el proyecto de infraestructura elegido para promover la convergencia entre el Mercosur y la Alianza del Pacífico a través de Brasil y Chile (Gonçalves, 2021), y fue reafirmado en las dos declaraciones presidenciales del corredor (Barros y Gonçalves, 2021).

El Corredor Vial Bioceánico es estratégico porque abarca las dimensiones nacional-regional-global (Barros y Gonçalves, 2021; Franco *et al.*, 2023a). En otras palabras, se trata de un esfuerzo en el que las regiones participan activamente en los debates y en la evolución del proyecto debido a su impacto local y a las posibilidades de desarrollo regional y territorial. El proyecto está vinculado a la integración regional, ya sea a través de la agenda Cosiplan, del acercamiento entre Mercosur y la Alianza del Pacífico o de iniciativas de integración subnacional como la Zicosur, además de dar a los países un perfil en los mercados norteamericano y asiático a través del acceso al Pacífico, y en los mercados europeo y africano a través del acceso al Atlántico, como alternativa al Canal de Panamá (Barros y Gonçalves, 2021; Franco *et al.*, 2023a).

El éxito del grupo de trabajo del Corredor Vial Bioceánico se debe a su resiliencia como proyecto de infraestructura que reúne a más de cuatro países y que no ha paralizado el avance de las actividades a pesar de la fragmentación de los espacios de gobernanza regional, como el Cosiplan de Unasur (Barros y Gonçalves, 2021; Franco *et al.*, 2023a).

CUADRO 2

Reuniones del grupo de trabajo del Corredor Vial Bioceánico

Año	Mes	Local
2016	Mayo	Antofagasta (Chile)
	Julio	Campo Grande (Mato Grosso do Sul, Brasil)
	Octubre	San Salvador de Jujuy (Argentina)
2017	Mayo	Asunción (Paraguay)
	Noviembre	Antofagasta (Chile)
2018	Junio	Salta (Argentina)

(Continúa)

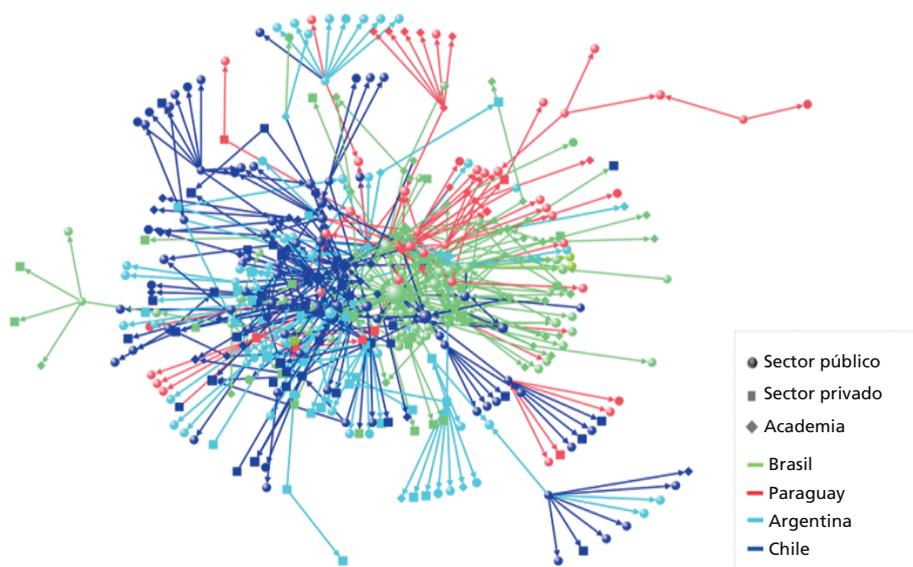
(Continuación)

Año	Mes	Local
2019	Abril	Asunción (Paraguay)
	Agosto	Campo Grande (Mato Grosso do Sul, Brasil)
2020	Octubre	Chile (virtual)
2022	Noviembre	Antofagasta (Chile)
2023	Noviembre	Iquique (Chile)
2024	Noviembre	Asunción (Paraguay)

Fuente: Barros *et al.* (2020).
Elaboración de los autores.

El estudio realizado por la Universidad Católica del Norte (UCN) en Antofagasta, Chile, y el Ipea, fruto de un convenio de cooperación entre ambas instituciones,³⁴ analizó la red de actores del Corredor Vial Bioceánico y cómo esta red apoya las actividades del grupo de trabajo y da resiliencia al proyecto (Franco *et al.*, 2023a). Brasil y Chile son los principales actores de esta red y tienen una gran capacidad para conectarse con otros actores, especialmente actores fronterizos, es decir, actores brasileños con actores paraguayos y actores chilenos con actores argentinos, como se muestra en las figuras 1 y 2 (Franco *et al.*, 2023a).

FIGURA 1
Red de actores del Corredor Vial Bioceánico



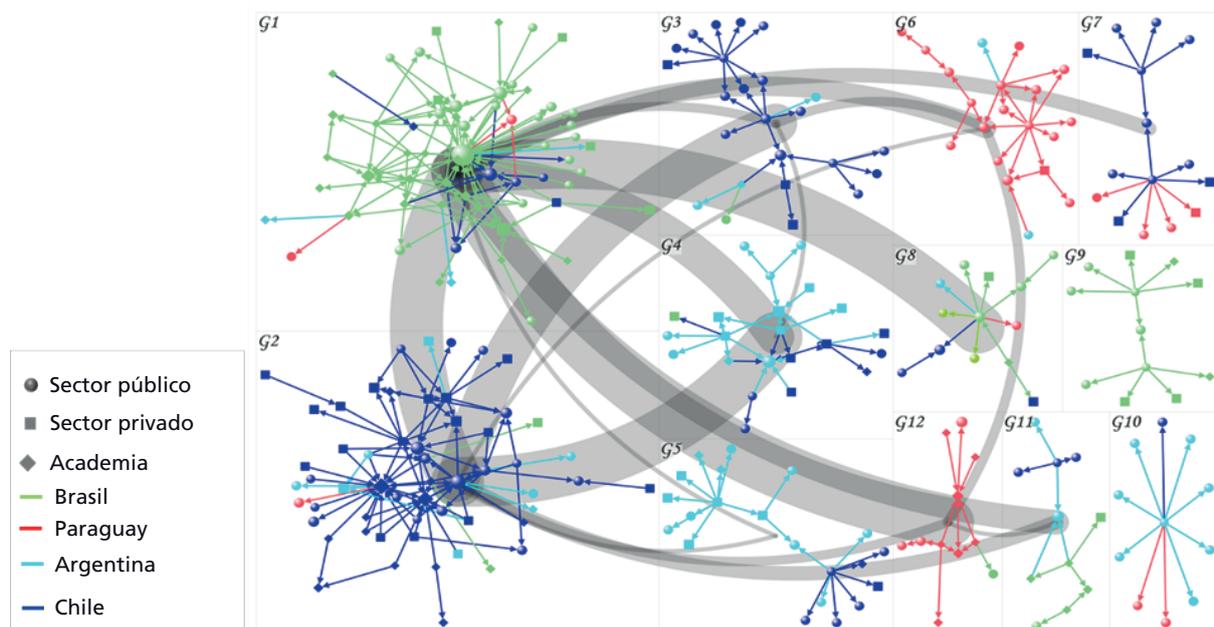
Fuente: Franco *et al.* (2023a).

34. El acuerdo de cooperación entre Ipea y la UCN se firmó el 24 de septiembre de 2021. Disponible en: https://portalantigo.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=38557.

TEXTO para DISCUSIÓN

La figura 1 muestra que la red es del tipo centro-periferia, es decir, el centro representa a los actores con mayor capacidad de conectarse con otros (Brasil y Chile) y los vínculos son menores con los actores más alejados del centro (Franco *et al.*, 2023a).

FIGURA 2
Clusters en la red de actores del Corredor Vial Bioceánico



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

La figura 2 muestra, a partir de los clusters, que predominan las relaciones entre actores de la misma nacionalidad y que las relaciones entre actores de distintas nacionalidades se dan precisamente en las fronteras (Franco *et al.*, 2023a).

Como se señala en el estudio elaborado por Ipea y la UCN, es necesario mejorar la gobernanza del grupo de trabajo del Corredor Bioceánico para coordinar y gestionar mejor este proyecto (Franco *et al.*, 2023a). Hay cinco propuestas, basadas en los cuatro puntos siguientes, en las que Brasil y Chile pueden desempeñar un papel clave:

- modelo de gestión;
- dilema de actores clave;
- promoción del Corredor Vial Bioceánico; y
- integración de dos nuevas mesas: desarrollo social y ambiental; y seguridad fronteriza.

Para una mejor gestión de los trabajos y seguimiento de las propuestas que surjan de las mesas del grupo de trabajo, se propone que el diseño institucional esté conformado por un comité de gobierno (representantes nacionales), un comité consultivo (representantes de ciudades, estados y organismos regionales u otros), un comité de control y seguimiento (instituciones de investigación y universidades), además de las mesas de trabajo ya establecidas y las que se deben crear (Franco *et al.*, 2023a).

La creación de dos nuevas mesas, Desarrollo Social y Medioambiental y Seguridad Fronteriza, pretende tratar estos temas en un espacio propio dentro del grupo de trabajo (Franco *et al.*, 2023a). Se recomienda adoptar una perspectiva de género y de los pueblos originarios en las discusiones de las mesas (Franco *et al.*, 2023a).

Se propone la creación de un sitio *web* para cotejar la información institucional y preservar el acervo del grupo de trabajo. El sitio podría ofrecer un espacio para recibir sugerencias de la sociedad civil. Esta propuesta se basa en el diagnóstico de que la red de actores se establece a través del contacto personal entre las personas que la integran. Como se observa en la figura 1, existen actores clave con una alta capacidad de conexión con otros actores, por lo que en la hipotética situación de que estos actores dejaran sus cargos, la red podría desmovilizarse (Franco *et al.*, 2023a).

La promoción del Corredor Vial Bioceánico se refiere a campañas para promover el corredor con un sentido de integración regional, destacando sus ventajas principalmente en términos de facilitación del comercio, cadenas de producción regionales y con un enfoque en las PYME (Franco *et al.*, 2023a). Las agencias regionales, que formarían parte del comité consultivo, podrían dar a conocer el sitio *web* del corredor (segunda propuesta) en sus propios portales institucionales y promover misiones empresariales que informen sobre las ventajas del corredor (Franco *et al.*, 2023a). Otra sugerencia es la creación de una red empresarial en el marco del corredor.

Según un estudio reciente de Secex/MDIC, el primer paso en la internacionalización de las PYME es el entorno regional: en 2020, el 61% de las empresas exportadoras enviaron sus productos a países latinoamericanos y el 41% dirigieron sus productos a países del Mercosur (Brasil, 2023b). Las empresas exportadoras tienden a favorecer destinos físicamente cercanos y donde no existen aranceles restrictivos para los productos brasileños (Brasil, 2023b). En este estudio, las economías más importantes que tienen acuerdos comerciales con Brasil se encuentran en América del Sur.

El estudio realizado por el Ipea y la UCN, cuyos resultados se mencionaron en los párrafos anteriores, se basó en la necesidad de comprender la red de actores y cómo se podría mejorar la gestión del grupo de trabajo del Corredor Vial Bioceánico para convertirlo en un corredor sostenible y resiliente a largo plazo (Franco *et al.*, 2023a). Los Estados sudamericanos realizaron los mismos esfuerzos para reanudar los debates sobre infraestructuras regionales.

Como parte de la reanudación del diálogo sobre infraestructuras regionales con el Consenso de Brasilia, el 5 de junio de 2023 se creó el Subcomité de Integración y Desarrollo Sudamericano en el marco del MPO mediante la Resolución nº 1 del GM/MPO de 7 de junio de 2023.³⁵

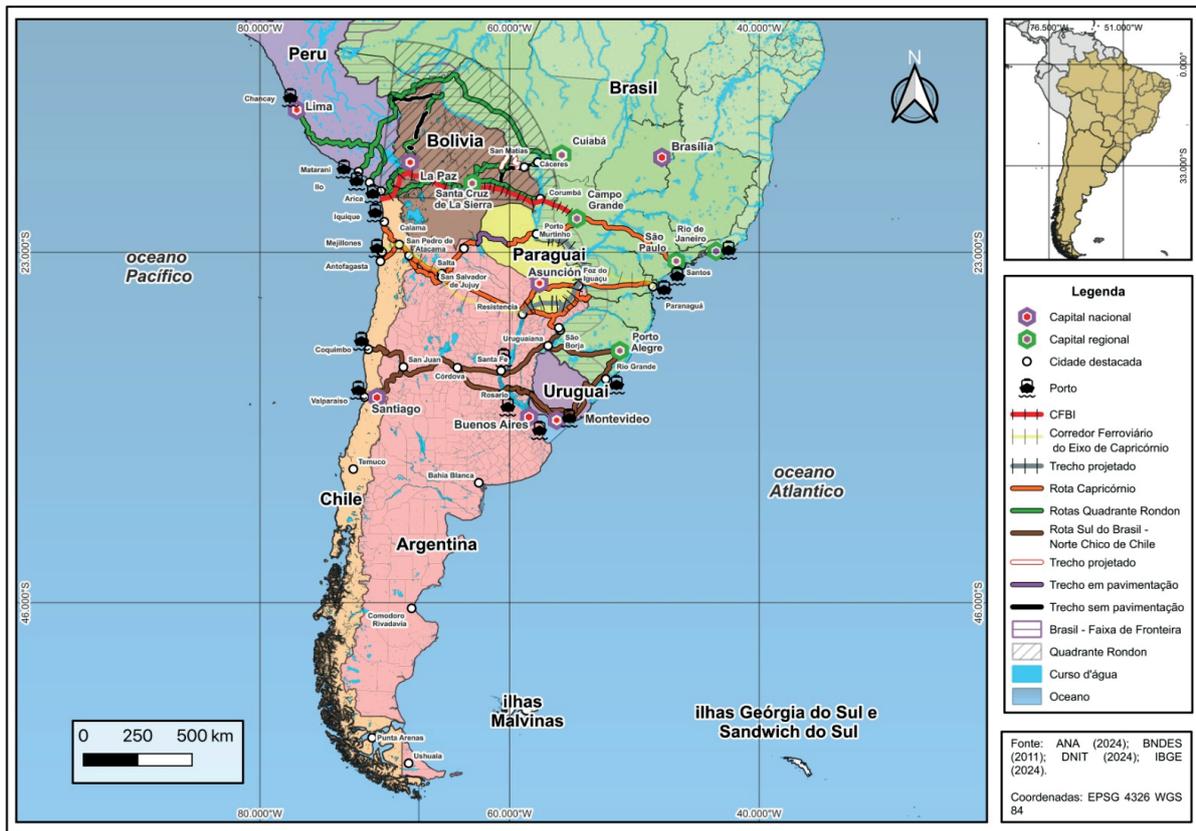
El trabajo de la Subcomisión se centró en recoger, sistematizar y analizar los principales cuellos de botella y demandas planteadas por las autoridades y representantes de los estados. El punto de partida fue la identificación de que las exportaciones brasileñas se están desplazando del Atlántico al Pacífico, como ejemplo de cambios exógenos y endógenos, en los que Acre, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Roraima y Rondônia actúan como estados articuladores por su proximidad a los puertos del Pacífico, especialmente Chile, Colombia, Ecuador y Perú (Barros, Severo y Carneiro, 2022).

La propuesta de las cinco rutas sudamericanas de integración debe entenderse como una actualización brasileña para facilitar y estimular el diálogo con los vecinos sobre la importancia de actualizar la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) y el Cosiplan (Barros, 2024). Su objetivo, por lo tanto, no es que los países se adhieran a un diseño acabado, sino disponer de un esquema actualizado para retomar el debate sobre la integración y la gobernanza de la planificación e infraestructura regional sudamericana tras ocho años de parálisis de IIRSA y Cosiplan.

35. Disponible en: 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.

MAPA 1

Corredores o rutas de integración presentados por Brasil que incluyen Chile



Elaboración de los autores con Jackson Bitencourt.

Nota: Figura cuyo diseño y textos no pudieron ser estandarizados y revisados debido a de las condiciones técnicas de los originales (nota del Editorial).

A partir de los estudios de Barros *et al.* (2020), Barros y Gonçalves (2021), Barros, Severo y Carneiro (2022) y Franco *et al.* (2023a; 2023b), y de las reuniones del Subcomité, se observa que el Corredor Vial Bioceánico es el más avanzado en términos de obras y gobernanza, y puede servir, como expresó la ministra Simone Tebet, de espejo para los demás corredores.

Esto refuerza otro argumento expuesto en los trabajos citados: los corredores no son competitivos entre sí, sino que se complementan y fomentan la creación de una red de corredores bioceánicos que potencie las relaciones de Brasil con sus vecinos y permita la integración regional en diferentes ejes. El mapa 1 muestra las tres rutas que conectan Brasil con Chile, presentadas por el MPO en agosto de 2023. En este trabajo, la ruta denominada Porto Alegre-Coquimbo se denomina Brasil Sur-Norte Chico de Chile

debido a su mayor alcance y su menor dependencia de la ejecución del Túnel de Agua Negra, situado en la frontera entre Argentina y Chile, que se encuentra paralizado.³⁶

En la dimensión subnacional, el corredor es una herramienta importante para superar la condición de “doble periferia” de las regiones: periféricas en relación a los centros nacionales y a los países que están en la periferia global (Juste, 2017), además de ser regiones con carencia de infraestructura, baja participación en las cadenas de valor y distantes de los centros de distribución y consumo (Juste y Oddone, 2020). Esta preocupación ya fue señalada en 1994, cuando el entonces ministro de Planificación publicó en el *Jornal do Brasil* que “el gobierno necesita incentivar la integración de las regiones Norte, Nordeste y parte del Centro-Oeste y girar estas regiones hacia el Pacífico, hacia los países del norte de América del Sur” (Veras, 1994 *apud* Araújo, 2019, p. 105, traducción nuestra).

Tanto en Brasil como en Chile existen importantes iniciativas subnacionales en defensa de los corredores bioceánicos: en el primero, la defensa del corredor vial bioceánico es llevada a cabo por políticos de Mato Grosso do Sul, alcaldes, gobernadores, diputados estatales y federales, así como ministros cuyas actividades políticas comenzaron en ese estado; en el segundo, el trabajo del senador de Tarapacá y exalcalde de Iquique Jorge Soria y de la Secretaría de Integración Regional de Antofagasta en defensa de los corredores bioceánicos (Barros *et al.*, 2020; Barros y Gonçalves, 2021).

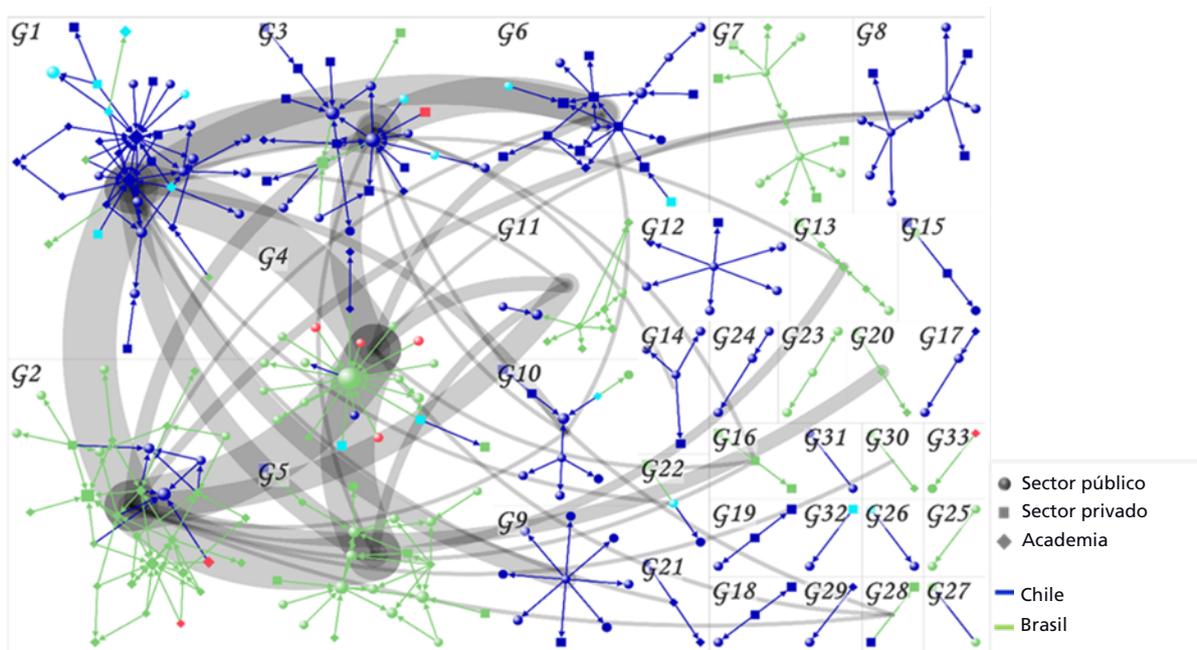
En 1994 se realizó la primera visita oficial de un embajador de Chile al estado de Mato Grosso y se realizó en Cuiabá el seminario *Ciclo do Pacífico: Novos Mercados e a Integração Latino-Americana*; y la visita del gobernador de ese estado a Chile, iniciando en Arica, Iquique y finalizando en Santiago (Muñoz, 1994). En 2023 se inauguró en Campo Grande (Mato Grosso do Sul) la oficina comercial de la Corporación de Desarrollo de la Región de Tarapacá de Chile, con el objetivo de atraer inversiones brasileñas en Tarapacá. Esta fue la primera oficina de una región chilena en el exterior, reforzando la dimensión subnacional del corredor bioceánico. Además, se celebraron reuniones en noviembre de 2022 y abril de 2023 del Foro de Territorios Subnacionales del Corredor

36. En noviembre de 2024, pocos meses después de la publicación expresa de este *Texto para Discusión*, el Ministerio de Planificación y Presupuesto modificó la ruta Porto Alegre-Coquimbo y la rebautizó como Ruta Bioceánica Sur, que reemplaza la ruta al puerto de Coquimbo por la ruta a los puertos de Valparaíso y San Antonio, pero hacia el sur de Chile, incluyendo sólo rutas construidas hace muchos años. En este trabajo hemos mantenido el mapa publicado anteriormente porque creemos que la planificación de la infraestructura de integración debe considerar tanto las rutas existentes como aquellas que serían más eficientes en el mediano y largo plazo, reforzando la complementariedad entre ellas.

Bioceánico Capricornio, una iniciativa de los gobiernos subnacionales que forman parte del corredor.

En cuanto a los vínculos Brasil-Chile en la red de actores del grupo de trabajo del Corredor Vial Bioceánico, se observa una mayor interacción entre actores del sector público a nivel nacional y actores públicos a nivel subnacional en ambos países, y una escasa participación de actores del sector privado (Franco *et al.*, 2023a).

FIGURA 3
Relaciones bilaterales sobre la coordinación del Corredor Vial Bioceánico entre Chile y Brasil



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

El cluster 2 (31 actores) es el que cuenta con actores de ambas nacionalidades, donde hay presencia de 60% de actores chilenos y 30% de actores brasileños, 68% de académicos y 19% de actores públicos subnacionales, mientras que la composición de los grupos más grandes es homogénea en términos de nacionalidad (Franco *et al.*, 2023a). Además, "clusters 3, 6 y 8 concentran cerca del 80% a actores chilenos, mientras que los clusters 4, 5 y 7 concentran cerca del 85% de actores brasileños" (Franco *et al.*, 2023a, p. 57).

Dado el importante peso de Brasil y Chile en la red de actores y las características de los vínculos entre estos dos países, se refuerza la participación de actores del sector

privado tanto en el grupo de trabajo, a través de la propuesta de formalizar la red de empresarios del corredor (Franco *et al.*, 2023a), como mediante el aumento del flujo de comercio e inversiones entre Brasil y Chile.

5.2 Mercado sudamericano de energía e integración de ductos

La discusión sobre la ampliación de la red de ductos de integración en América del Sur es ampliamente necesaria. Un simple análisis de la distribución de este tipo de infraestructura en el mundo es suficiente para comprobar la posición vulnerable de América del Sur frente a las múltiples conexiones de ductos que integran otras regiones del mundo, especialmente América del Norte, Europa, Rusia y China.

Como se mencionó en la segunda sección de este texto, en 2023 las exportaciones brasileñas de petróleo crudo (NCM 27.09.00.10) con destino a Chile alcanzaron 3,1 mil millones de dólares. Este valor fue equivalente al movimiento anual de 6.549.389 m³. Considerando los factores de conversión detallados por la Empresa de Pesquisa Energética (EPE), un metro cúbico equivale a 6,28981 barriles (EPE, 2023, p. 225). Por lo tanto, el flujo de 6.549.389 m³/año (o 17.943,53 m³/día) de crudo brasileño dirigido a Chile equivale a 41.194.412,4 barriles/año (o 112.861,4 barriles/día).

La construcción de proyectos emblemáticos de integración de infraestructura energética regional, como un oleoducto que integre a Brasil con el Pacífico chileno, sería fundamental para brindar mayor seguridad energética a Chile, mientras el país avanza en su agenda de transición energética (Chile, 2022a; 2023a) y en el desarrollo de fuentes alternativas de energía, como el hidrógeno verde (Chile, 2024). Además, es adecuado considerar que con los ductos no habría necesidad de quemar combustibles fósiles en el traslado de buques petroleros, es decir, habría una considerable descarbonización del transporte de este tipo de carga.

La tabla 10, que se presenta a continuación, muestra la evolución reciente del valor de las importaciones chilenas de combustibles minerales y sus derivados entre 2012 y 2023. El gran volumen de compras externas de este tipo de productos ejemplifica la situación de vulnerabilidad energética que enfrenta Chile, especialmente en lo que respecta a la generación de energía (Chile, 2019).

TABLA 10
Evolución de las importaciones chilenas de combustibles fósiles y derivados en el mercado externo (2012-2023)
 (En US\$ miles de millones CIF, a precios de 2023)

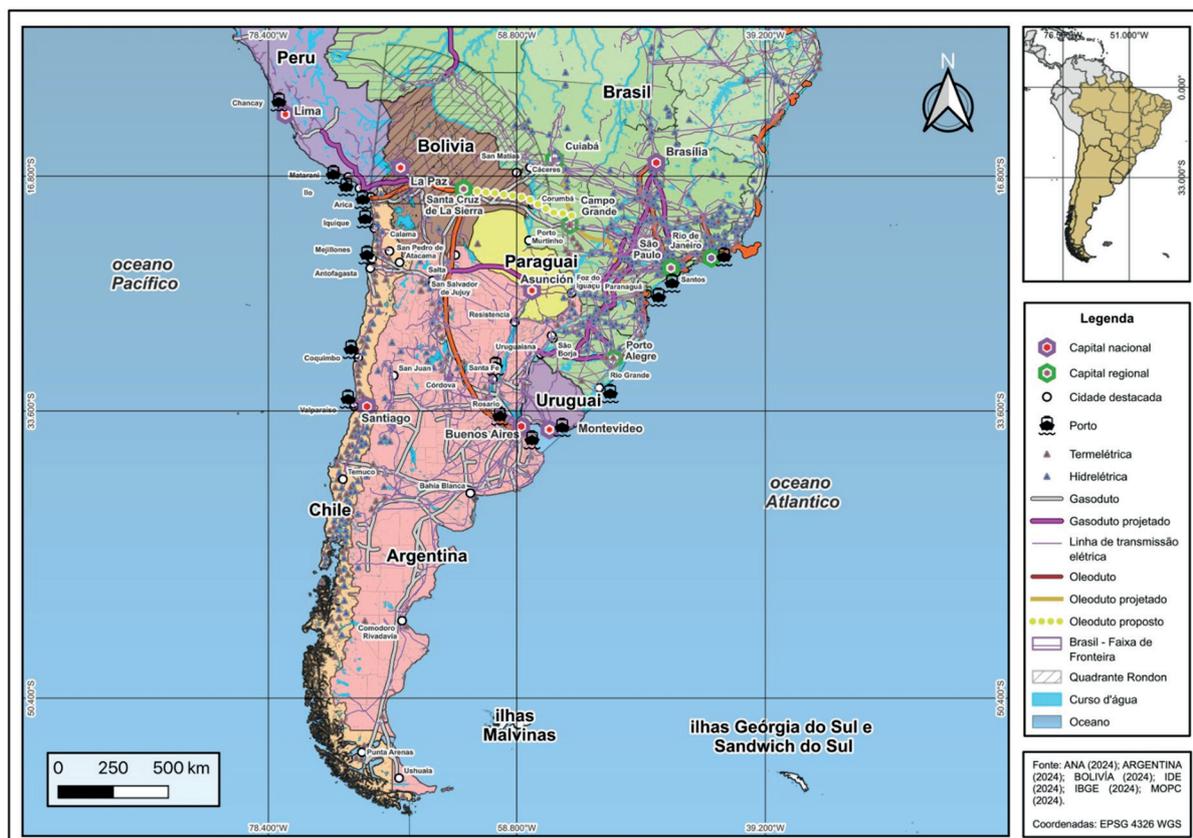
Año	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Gráfico
Diésel	6,02	5,36	5,07	3,28	2,70	3,05	3,95	3,75	2,57	3,87	7,91	5,15	
Petróleo crudo	8,06	8,67	7,76	3,79	3,02	4,05	5,19	4,98	2,72	4,75	5,29	5,24	
Hulla	1,41	1,36	1,12	0,93	0,99	1,28	1,40	1,02	0,80	1,49	2,31	1,19	
Gasolina vehículos 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	
Gas natural licuado	2,10	1,23	1,48	1,04	1,01	1,17	1,35	0,96	0,81	1,68	1,39	1,05	
Gas natural gaseoso	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 licuado	0,65	0,88	0,85	0,46	0,45	0,57	0,64	0,41	0,42	0,78	0,93	0,54	
Kerosene	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,32	0,28	0,35	0,12	0,30	0,64	0,51	
Aceites y grasas lubricantes	0,40	0,37	0,35	0,29	0,25	0,27	0,31	0,30	0,26	0,39	0,46	0,37	
Resto combustibles y lubricantes	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 combustibles y lubricantes minerales	21,24	19,84	18,21	10,95	9,31	11,68	14,43	12,84	8,43	14,82	22,70	16,45	

Fuente: Servicio Nacional de Aduanas de Chile.
 Elaboración de los autores.

TEXTO para DISCUSIÓN

En este sentido, se deben seguir desarrollando los estudios sobre la construcción de un oleoducto desde Campo Grande (Mato Grosso do Sul) hasta Antofagasta, en Chile, cruzando el Chaco paraguayo y provincias del Noroeste argentino. Idealmente, el trazado de la infraestructura energética podría realizarse a lo largo de la zona de dominio de las carreteras que componen el Corredor Vial Bioceánico (Ruta Capricornio), minimizando el daño ambiental y la necesidad de expropiaciones adicionales a lo largo del trazado del oleoducto. Sin embargo, antes de cualquier cálculo de aproximación, es razonable tener en cuenta que el caudal de un ducto no es necesariamente de flujo continuo, o sea, puede variar de tramo a tramo debido al diámetro de los ductos, el número de estaciones y capacidad de bombeo a lo largo del recorrido, el tipo de líquido transportado, la temperatura promedio, entre otros aspectos técnicos.

MAPA 2 Integración energética y transporte por ductos



Elaboración de los autores con Jackson Bitencourt.

Nota: Figura cuyo diseño y textos no pudieron ser estandarizados y revisados debido a de las condiciones técnicas de los originales (nota del Editorial).

Partiendo de un escenario hipotético en el que se mantenga – para las ventas futuras – el mismo valor y volumen de las exportaciones de crudo que Brasil destinó a Chile en 2023, se estima que sería necesario, manteniendo constantes todas las demás variables, poco más de un año de operación a plena capacidad para que esa infraestructura energética de 2.330 km entre Brasil, Paraguay, Argentina y el Norte de Chile, pueda cubrir los costos estimados de su implementación, como se puede observar en la tabla 11.

Es fundamental resaltar que el oleoducto propuesto sólo tendrá sentido si se construye simultáneamente al menos una de las infraestructuras de oleoductos presentes en el Plan Indicativo de Oleoductos, presentado en una publicación de la EPE (2021-2022), cuyos trazados acceden al municipio de Campo Grande (Mato Grosso do Sul). Son ellos: el oleoducto Araucária-Cuiabá (Olac); y el oleoducto Uberaba-Cuiabá (Oluc), conectado al oleoducto Uberaba-Paulínia.

Aún sobre la integración de ductos, vale la pena considerar algunos escenarios plausibles. Por ejemplo, los posibles costos adicionales de realizar proyectos de ingeniería en elevadas altitudes de la topografía andina; o que los ductos del tramo propuesto, en una situación de disminución de la producción del pré-sal y de creciente descarbonización de la economía chilena, podrían transportar biocombustibles, cuya demanda tiende a acelerarse debido al avance de los vehículos híbridos (flex), más adecuados a los países con rarefeitas infraestructuras *plug-in*.

Para estimar la longitud del oleoducto propuesto, se consideró la distancia entre las ciudades de Campo Grande y Antofagasta, en el ámbito del Corredor Vial Bioceánico (incluido en 2023 en la propuesta de la Ruta Capricornio), debido a la hipotética construcción se realizar a lo largo de la zona de dominio de este tramo de la vía bioceánica. Respecto a la inversión del proyecto propuesto, teniendo en cuenta que el capex³⁷ de los oleoductos Olac y Oluc ya estaban disponibles en los estudios de factibilidad de la EPE, se decidió utilizarlo como una aproximación del costo por kilómetro de construcción. Por lo tanto, se consideró que el promedio simple de los costos estimados por kilómetro tanto del Olac como del Oluc llegaba a una aproximación creíble respecto del costo del oleoducto hipotético entre Campo Grande y 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).

TEXTO para DISCUSIÓN

TABLA 11
Estimación de los costos de capital fijo de inversión (capital expenditure – capex)

Oleoductos	Distancia (km)	Capacidad (m ³ /día)	Capex		Diámetro del ducto (en pulgadas) por tramo existente	Costo estimado por kilómetro	
			R\$ millones	US\$ millones ¹		R\$ millones	US\$ millones
Araucária-Cuiabá (Olac)	1.567	34.920	12.200	2.424	Araucária-Jataizinho (20) Jataizinho-Ribeirão Preto (16) Ribeirão Preto-Campo Grande (14) Campo Grande-Rondonópolis (10) Rondonópolis-Cuiabá (8)	7,8	1,5
Uberaba-Cuiabá (Oluc)	1.381	17.160	9.160	1.820	Uberaba-Campo Grande (14) Campo Grande-Rondonópolis (10) Rondonópolis-Cuiabá (8)	6,6	1,3
Tramo hipotético Campo Grande-Antofagasta	2.330	17.944	16.776	3.337	-	7,2	1,4

Fuente: EPE (2022).

Elaboración de los autores.

Nota: ¹ Para convertir los costos de reales a dólares se utilizó el cambio de (R\$ 5,20/US\$ 1,00). Para arreglar para los valores de 2022 a 2023 se utilizó el deflactor 0,9671.

Se espera que, en un horizonte de largo plazo, América del Sur avance en la construcción de una robusta estructura regional de refinación, asociada a una compleja red de ductos, que permita aumentar los niveles de interdependencia económica intrarregional. Al mismo tiempo, debe haber una cooperación continua entre los países sudamericanos para el desarrollo del potencial energético regional, especialmente en energías renovables, avanzando en la consolidación de un mercado sudamericano de energía. Para ello, es fundamental establecer una gobernanza regional participativa en temas comunes, como la infraestructura de integración, incluso para la realización de estudios preliminares sobre la viabilidad ambiental, técnica y económica de proyectos de integración de infraestructura en América del Sur.

5.3 Posibilidad de puentes birregionales

Las cumbres Unión Europea-CELAC en 2013, 2015 y 2023, América del Sur y Países Africanos (ASA) en 2006, 2009 y 2013, América del Sur y Países Árabes (Aspa) en 2005, 2009, 2012 y 2015, son ejemplos de puentes birregionales sudamericanos en los que han participado Brasil y Chile.

Siendo Brasil-Chile una relación bilateral con vocación regional, y considerando los fuertes vínculos que ambos tienen con países de África y Asia, respectivamente, se abren posibilidades para potencializar nuevos frentes de relaciones birregionales basados en la cooperación Sur-Sur, en los que los corredores bioceánicos juegan un papel fundamental.

Esta idea ya había sido anunciada por el canciller Antônio Patriota en 2012 en el seminario Brasil-Chile: Novos Horizontes – Amizade sem Limites.

De importancia estratégica es la interconexión terrestre entre el Atlántico y el Pacífico, que hace de Brasil y Chile socios indispensables en el proyecto de interconexión física sudamericana. Trabajaremos para concretar los proyectos que unirán nuestros países, con el apoyo del Consejo de Infraestructura y Planificación de Unasur (Cosiplan). (...) *Brasil puede aprender del trabajo de Chile con los países de Asia-Pacífico. Chile puede beneficiarse de la importante presencia de Brasil en África. Los futuros corredores bioceánicos deben facilitar el acceso de nuestros productos a ambos continentes (Discurso..., 2012, énfasis nuestro, traducción nuestra).*

La Cooperación Sur-Sur de Brasil representa el interés del país en superar los desafíos de desarrollo de sus pares a través de la cooperación científica y educativa

y de la cooperación técnica, en la que la Agencia Brasileña de Cooperación (ABC) desempeña un papel clave (Schleicher y Barros-Platiau, 2023). Chile, en proceso de redemocratización, pasó a desempeñar el papel de donante y receptor de cooperación al desarrollo, cuyo modelo de cooperación Sur-Sur se caracteriza por centrarse en actividades técnicas y de cooperación triangular (Santander, 2018).

La ABC fue creada en 1987 y es responsable de la planificación, coordinación, negociación, aprobación, ejecución, seguimiento y evaluación de la cooperación técnica del exterior a Brasil y de Brasil al exterior. La ABC también es responsable de la cooperación humanitaria brasileña.³⁸ En Chile, la Agencia Chilena de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AGCID) fue creada en 1990 y es la agencia responsable de la implementación y ejecución de proyectos de cooperación internacional.

En 2014, Brasil y Chile firmaron el Memorando de Entendimiento sobre la Implementación de un Programa de Intercambio Profesional de las Agencias de Cooperación AGCI Chile y ABC Brasil. En materia de cooperación triangular, Brasil y Chile firmaron en 2015 el Memorando de Entendimiento entre Chile y Brasil para la Implementación de Actividades de Cooperación Técnica en Terceros Países. Este memorando estableció el proyecto Apoyo al Sistema de Seguridad Alimentaria y Sanidad Agropecuaria de Surinam, coordinado por ABC y AGCID, que viene realizando actividades relacionadas con la capacitación técnica de funcionarios del gobierno surinamés en sistemas y protocolos de control, prevención de plagas y seguridad alimentaria (Chile, 2016; Representantes..., 2023).

La AGCID, en concordancia con los lineamientos prioritarios de política exterior para el período 2022-2026 (Chile, 2022b), estableció los criterios orientadores de la estrategia de cooperación: desarrollo inclusivo y sostenible; derechos humanos e igualdad de género; medio ambiente y política turquesa; países vecinos y América Latina.

5.3.1 Diálogos con África

África se ha convertido en una prioridad tanto en las acciones de política exterior como en los proyectos de cooperación técnica de Brasil, que se han convertido en un medio para proporcionar conocimientos especializados de los organismos públicos brasileños a los países del Sur global (Schleicher y Barros-Platiau, 2017). Según la ABC,³⁹ los proyectos de cooperación Sur-Sur con países africanos son con Angola,

38. Disponible en: <https://www.abc.gov.br/sobreabc/introducao>.

39. Disponible en: <https://www.abc.gov.br/Projetos/CooperacaoSulSul>.

Cabo Verde, Guinea-Bissau, Mozambique, Santo Tomé y Príncipe -países africanos de lengua portuguesa (Palop) – y Benín, Burkina Faso, Chad y Malí, que integran el grupo Cotton-4 de países productores de algodón.

Durante la visita del Presidente Lula al continente africano en 2023, se destacó que “el continente africano es un extraordinario espacio de futuro para quienes creen que el sur global será la novedad del siglo XXI en la nueva economía mundial” (En Etiopía..., 2024, traducción nuestra).

Según AGCID (2023), Chile ha ampliado y diversificado sus relaciones de cooperación con países africanos desde 2014, principalmente en la formación de capital humano en las áreas de desarrollo institucional y sostenible, desarrollo social, minería, gestión del agua, agricultura, acuicultura, entre otras. En 2018, se aprobó el ingreso de Chile como Observador Asociado⁴⁰ a la Comunidad de Países de Lengua Portuguesa (CPLP), y Chile sostuvo reuniones con embajadas africanas concurrentes en Brasil.

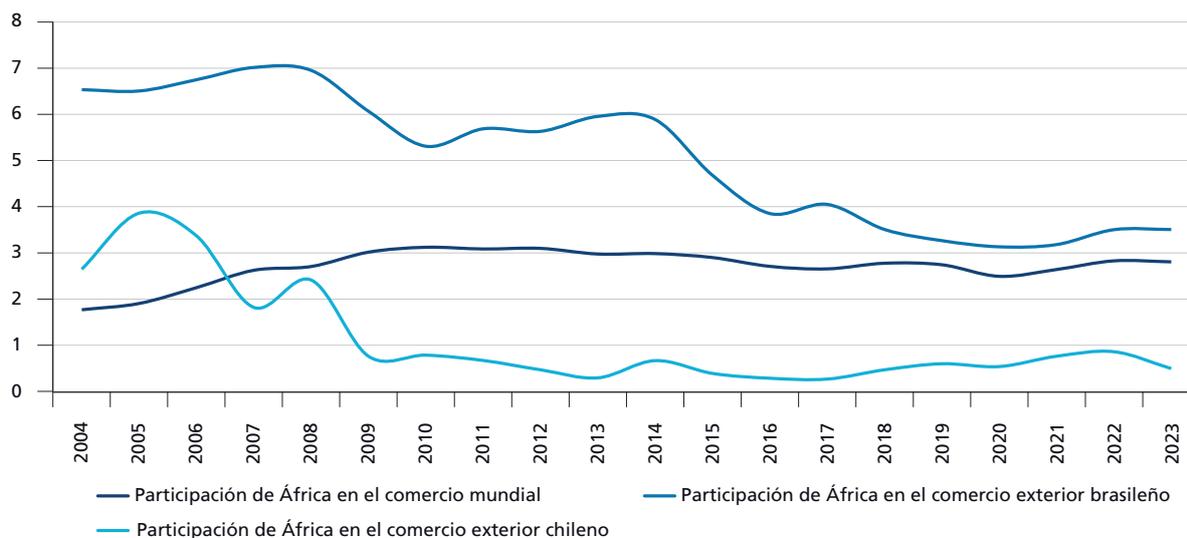
La buena relación de Brasil con todos los países africanos es un activo importante para el país. Una mayor integración entre Brasil y África no sólo impulsaría los intercambios bilaterales, sino que también promovería la cooperación y facilitaría el diálogo birregional entre Sudamérica y el continente africano. En este contexto, se entiende que Chile podría mejorar su acceso al mercado africano a partir de las conexiones brasileñas establecidas en la costa atlántica – un razonamiento similar podría hacerse sobre las conexiones de Brasil con Asia-Pacífico, a través de la costa chilena. Estos vínculos de integración birregional son fundamentales para acercar Brasil y Chile a terceros mercados, actuando recíprocamente como plataformas logísticas facilitadoras.

Según datos proporcionados por el Centro de Comercio Internacional (CCI) en la plataforma Trade Map, la participación del continente africano correspondió al 2,8% del comercio mundial en 2023. Ese mismo año, África representaba el 3,5% del comercio exterior brasileño y sólo el 0,5% del chileno. En resumen, aunque lejos de su período de mayores vínculos comerciales con África, esta región tenía un peso relativo siete veces mayor en el comercio exterior brasileño en comparación con Chile (gráfico 4).

40. Creada en 2005, la categoría de Observador Asociado es una ventana de oportunidad para la posible entrada de Estados o regiones lusófonas que pertenezcan a terceros países, previo acuerdo con los Estados miembros. Disponible en: <https://www.cplp.org/id-2765.aspx>.

GRÁFICO 4**Evolución de la participación de África en el comercio mundial¹ y en el comercio exterior de Brasil y Chile (2004-2023)**

(En %)



Fuente: ITC, Trademap.

Elaboración de los autores.

Nota: ¹ Comercio mundial = exportaciones mundiales + importaciones mundiales.

Entre 2004 y 2014, periodo en el que el Gobierno brasileño llevó a cabo una política exterior africanista (Brasil, 2016), el peso relativo del continente africano en el comercio exterior brasileño fue significativamente superior a la participación de África en el comercio mundial. De hecho, durante todo el período analizado, la participación de África en el comercio brasileño fue superior a la participación del continente en el comercio mundial. Este acercamiento entre Chile y África, posibilitado por la agenda de integración de infraestructuras físicas, normativas y regulatorias entre Brasil y Chile, podría representar tanto una dinamización del comercio bilateral como un aumento del peso de la economía africana en el comercio exterior chileno.

5.3.2 Diálogos con Asia

En el caso de Asia, ABC tiene un proyecto de cooperación con Timor Oriental. La idea de Chile como puente hacia Asia-Pacífico no sólo se refiere a América Latina (Artaza, 2007; Schulz y Rojas, 2022) sino especialmente a Brasil, como se ha reiterado en discursos de representantes chilenos y en la invitación a Brasil a participar en el evento empresarial del Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (Apec) en 2014.

En octubre de 2023, el ministro de Asuntos Exteriores, Mauro Vieira, realizó visitas ministeriales a los países de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN). Se anunció la apertura de la embajada brasileña en Camboya y el establecimiento del Plan de Trabajo Brasil-Indonesia. También se celebró la 1ª Reunión Trilateral Brasil-Asean.

Brasil mantiene su asociación estratégica con Indonesia, la única que Brasil tiene en el Sudeste Asiático. Durante la visita ministerial a Indonesia, en octubre de 2023, se relanzó la asociación estratégica Brasil-Indonesia a través del Plan de Acción 2024-2026, centrado en comercio e inversiones, energías renovables, desarrollo sostenible, salud, ciencia, tecnología e innovación (Declaración..., 2023). Mercosur finalizó recientemente el Acuerdo de Libre Comercio con Singapur.

La Alianza del Pacífico, de la que Chile es miembro, mantiene el Plan de Trabajo Alianza del Pacífico-Asean desde 2017. El último plan de trabajo (2021-2025) consta de 23 puntos, divididos en cinco áreas de trabajo: i) cooperación económica; ii) educación y contactos interpersonales; iii) ciencia, tecnología e innovación, así como ciudades inteligentes y conectividad; iv) medio ambiente y desarrollo sostenible; y v) cooperación en la recuperación post pandemia por el covid-19 (AP, 2021). En las cinco áreas de trabajo se hace mención al género.

6 RECOMENDACIONES

En esta sección presentamos recomendaciones basadas en los datos y análisis realizados en las secciones anteriores.

CUADRO 3

Recomendaciones para fortalecer la relación entre Brasil y Chile

Temas	Sugerencias
Integración económica	Consolidar proyectos bilaterales de integración productiva y comercial que puedan catalizar la actualización de la agenda de integración económica sudamericana, por ejemplo en la cadena de autobuses eléctricos.
Integración logística y energética	Profundizar los estudios sobre conexiones por gasoducto entre Brasil y Chile, asociados a las discusiones sobre la creación de un mercado energético sudamericano que asegure el abastecimiento, el uso eficiente de nuestros recursos, la estabilidad jurídica, los precios justos y la sustentabilidad social y ambiental.

(Continúa)

TEXTO para DISCUSIÓN

(Continuación)

Temas	Sugerencias
Logística e integración del sector comercial	Compartir redes de distribución de proteínas animales y frutas: Chile podría utilizar las redes brasileñas de distribución de carne en el Atlántico para exportar pescado; y Brasil podría utilizar las redes chilenas de distribución de pescado en el Pacífico para vender carne, fortaleciendo las cadenas logísticas regionales.
Integración logística y comercial birregional	Explorar las posibilidades de conectividad establecidas entre Brasil y África y Chile y Asia-Pacífico para ampliar los beneficios logísticos ofrecidos por el Corredor Vial Bioceánico y las rutas de integración.
Comercio y género	Orientar misiones empresariales, con perspectiva de género, a partir del potencial de aumento del comercio bilateral y de las oportunidades de aumento de las exportaciones de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul (región Centro-Oeste) y Paraná (región Sur) a Chile identificadas en este estudio, también con vistas a la dimensión de desarrollo local con la conclusión de las obras del Corredor Vial Bioceánico.
	Crear el Comité de Comercio y Género, previsto en el artículo 18.4 del Tratado de Libre Comercio Brasil-Chile, e incentivar a los órganos y agencias de promoción, ApexBrasil y ProChile, a contribuir para el fortalecimiento del comercio bilateral con enfoque de género, teniendo en cuenta la experiencia de las iniciativas Programa Mujer y Negocios Internacionales (ApexBrasil) y Mujer Exporta y Activa Empresarias (ProChile).
Corredor Vial Bioceánico	Trabajar conjuntamente para mejorar el diseño institucional del grupo de trabajo del Corredor Vial Bioceánico.
	Mejorar el diseño institucional del grupo de trabajo, de manera que esté conformado por un comité gubernamental (representantes nacionales), un comité consultivo (representantes de ciudades, estados y organismos regionales u otros), un comité de control y seguimiento (instituciones de investigación y universidades), además de las mesas de trabajo ya establecidas y las que deban crearse.
	Creación de dos nuevas mesas en el grupo de trabajo del Corredor Vial Bioceánico (desarrollo social y medioambiental; y seguridad fronteriza), con el fin de garantizar la participación de organismos y gobiernos subnacionales.
	Realización de misiones empresariales para promover el corredor con un sentido de integración regional, destacando sus ventajas principalmente en las áreas de: facilitación del comercio; cadenas productivas regionales y con enfoque en las PYMEs; y la creación de la red empresarial del Corredor Vial Bioceánico.
	Recuperación del acervo y mantenimiento adecuado de la página web del Corredor Vial Bioceánico.
	Adopción de la perspectiva de género y de los pueblos originarios en los debates celebrados en las mesas de los grupos de trabajo.

Elaboración de los autores.

REFERENCIAS

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. Disponible en: 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. Disponible en: 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**, 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. Disponible en: <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. Disponible en: <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-embaxador-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. Disponible en: <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**, v. 6, n. 11, p. 11-41, 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, nº 34**. [s.l.]: Embajada de la República Argentina en Uruguay, 2023. Disponible en: 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. Disponible en: 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. Disponible en: <https://www.revistas.usp.br/revusp/article/view/211785>.

_____. **Uma nova agenda de infraestrutura para a América do Sul**. Brasília: Funag; Ipea, 2024. Disponible en: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/13584>.

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: UEMS; Brasília: Ipea, 2020. Disponible en: <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). Disponible en: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/10899>.

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. Disponible en: <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). Disponible en: <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. Disponible en: <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. Disponible en: <https://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento?dm=8114861&ts=1603149520244&-disposition=inline>.

_____. Ministério das Relações Exteriores. **Como exportar Chile**. Brasília: MRE, 2021. Disponible en: <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. Disponible en: 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. Disponible en: 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 neindustrialização 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. Disponible en: <https://concordia.itamaraty.gov.br/detalhamento-acordo/12314?tipoPesquisa=2&TipoAcordo=BL&TextoAcordo=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, Mar. 2023.

CANCILLER, Muñoz: “Vamos a empezar a trabajar desde el primer minuto para retornar a América Latina con mucha fuerza”. **Gob.cl**, 11 mar. 2014. Disponible en: 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.

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

CANCILLERÍA y Mercosur organizan conversatorio sobre política exterior feminista. **Gob.cl**, 10 nov. 2023. Disponible en: <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**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2011.

CHILE. **Memoria del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile**. Santiago: MINREL, 2009. Disponible en: 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. Disponible en: https://www.minrel.gob.cl/biblioarchivo/site/artic/20131015/asocfile/20131015154606/Memoria2015_.pdf.

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

_____. **Memoria anual:** Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile. Santiago: MINREL, 2017. Disponible en: <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. Disponible en: 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. Disponible en: 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. Disponible en: 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. Disponible en: 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. Disponible en: 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. Disponible en: 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. Disponible en: <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.

TEXTO para DISCUSIÓN

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. Disponible en: 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. Disponible en: 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. Disponible en: <https://www.gov.br/abc/pt-br/assuntos/cooperacao-tecnica/cooperacao-tecnica>.

CORREDOR bioceánico debe estar listo en 2009. **Gob.cl**, 16 jul. 2008. Disponible en: 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. Disponible en: <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. Disponible en: <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 out. 2023. Disponible en: <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>.

DECLARAÇÃO sobre a política externa feminista da América Latina e do Caribe. **Gov.br**, 2 mar. 2024. Disponible en: 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. Disponible en: <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/view>.

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. Disponible en: <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. Disponible en: <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. Disponible en: 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. Disponible en: <https://www.epe.gov.br/pt/publicacoes-dados-abertos/publicacoes/plano-indicativo-de-oleodutos-ciclo-2021-2022>.

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 actores y su rol en el desarrollo de corredores**: diagnóstico y propuesta de gobernanza para el corredor bioceánico vial Mato Grosso do Sul – puertos del norte de Chile. Rio de Janeiro: Ipea, 2023a. (Texto para Discusión, n. 01).

_____. **Las redes de actores en el Corredor Vial Bioceánico “Mato Grosso do Sul – Puertos del Norte de Chile”**: diagnóstico y propuesta de una gobernanza multinivel. *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, 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.

GONÇALVES, J. S. B. **Brasil e a Aliança do Pacífico**: visões em disputa na integração regional? 2019. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Relações Internacionais San Tiago Dantas, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Universidade Estadual de Campinas, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 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. Disponible en: https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0719-37692021000300197.

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. Disponible en: <https://books.openedition.org/ariadnaediciones/10772>.

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).

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.

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 reunião del grupo de relacionamiento externo. [s.l.]: Mercosur, 23 ago. 2022a. Disponible en: 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. Disponible en: 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. 2023a. Disponible en: https://documentos.mercosur.int/simfiles/docreuniones/96158_GRELEX_2023_ACTA02_PT.pdf.

_____. **Mercosur/GMC/ACTA nº 02/23**: CXXVII reunión ordinaria del grupo Mercado Común. [s.l.]: Mercosur, 14 jun. 2023b. Disponible en: https://documentos.mercosur.int/simfiles/docreuniones/95109_GMC_2023_ACTA02_ES.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. Disponible en: <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. Disponible en: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/1994/11/18/painel/1.html>.

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

_____. Convergencia en la diversidad: la nueva política latinoamericana de Chile. **El País**, 12 mar. 2014. Disponible en: 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. Disponible en: <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.

PRESIDENTE Boric firma acuerdo para conservación de la biodiversidad marina. **GOB.CL**, 20 set. 2023. Disponible en: <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. Disponible en: 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, 2018. p. 235-271.

RAMANZINI JÚNIOR, H.; MARIANO, M. P.; GONÇALVES, 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. Disponible en: <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: 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.

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

Coordinación

Aeromilson Trajano de Mesquita

Asistentes de Coordinación

Rafael Augusto Ferreira Cardoso
Samuel Elias de Souza

Supervisión

Aline Cristine Torres da Silva Martins

Publicación

Aline Cristine Torres da Silva Martins
Camila Guimarães Simas
Leonardo Simão Lago Alvite
Mayara Barros da Mota

Tapa

Aline Cristine Torres da Silva Martins

Proyecto gráfico

Aline Cristine Torres da Silva Martins

*Los manuscritos en idiomas distintos al portugués
publicados en este documento no han sido revisados.*

Misión de Ipea
Perfeccionar la toma de decisiones del Estado y el debate público.



ipea Instituto de Investigación
Económica Aplicada

MINISTERIO DE
**PLANIFICACION
Y PRESUPUESTO**

