

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

**Autores(as):**

**Julia de Souza Borba Gonçalves**

Bolsista do Subprograma de Pesquisa para o Desenvolvimento Nacional (PNPD) na Diretoria de Estudos Internacionais do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Dinte/Ipea). E-mail: [julia.goncalves@ipea.gov.br](mailto:julia.goncalves@ipea.gov.br)

**Helitton Christoffer Carneiro**

Bolsista do PNPD na Dinte/Ipea. E-mail: [helitton.carneiro@ipea.gov.br](mailto:helitton.carneiro@ipea.gov.br)

**Pedro Silva Barros**

Técnico de planejamento e pesquisa na Dinte/Ipea. E-mail: [pedro.barros@ipea.gov.br](mailto:pedro.barros@ipea.gov.br)

**Cidade:**

Brasília/DF

**Editora:**

Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea)

**Ano:**

2024

**Edição:**

1ª

**JEL:**

F15; L95; N78.

**DOI:**

<http://dx.doi.org/10.38116/td<td3028>-port>

O Ipea informa que este texto é uma publicação expressa e, portanto, não foi objeto de padronização, revisão textual ou diagramação pelo Editorial e será substituído pela sua versão final uma vez que o processo de editoração seja concluído.

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

Governo Federal

Ministério do Planejamento e Orçamento

Ministra Simone Nassar Tebet

**ipea** Instituto de Pesquisa  
Econômica Aplicada

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

**Presidenta**

LUCIANA MENDES SANTOS SERVO

**Diretor de Desenvolvimento Institucional**

FERNANDO GAIGER SILVEIRA

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

LUSENI MARIA CORDEIRO DE AQUINO

**Diretor de Estudos e Políticas Macroeconômicas**

CLÁUDIO ROBERTO AMITRANO

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

ARISTIDES MONTEIRO NETO

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

FERNANDA DE NEGRI

**Diretor de Estudos e Políticas Sociais**

CARLOS HENRIQUE LEITE CORSEUIL

**Diretor de Estudos Internacionais**

FÁBIO VÉRAS SOARES

**Chefe de Gabinete**

ALEXANDRE DOS SANTOS CUNHA

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

GISELE AMARAL

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

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

# Texto para Discussão

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

© Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – **ipea** 2023

Gonçalves, Julia de Souza Borba

Relação bilateral com vocação regional : integração de infraestrutura, produtiva e comercial entre Brasil e Chile (Publicação Expressa) / Julia de Souza Borba Gonçalves, Helitton Christoffer Carneiro, Pedro Silva Barros. – Brasília, DF: Ipea, 2024.

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

Inclui Bibliografia.

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

CDD 337.81

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

**Como citar:**

GONÇALVES, Julia de Souza Borba; CARNEIRO, Helitton Christoffer; BARROS, Pedro Silva. **Relação bilateral com vocação regional:** integração de infraestrutura, produtiva e comercial entre Brasil e Chile (Publicação Expressa). Brasília, DF: Ipea, ago. 2024. 75 p. : il. (Texto para Discussão, n. 3028). DOI: <http://dx.doi.org/10.38116/td3028>>-port

JEL: F15; L95; N78.

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

Acesse: <http://www.ipea.gov.br/portal/publicacoes>

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

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

# **RELAÇÃO BILATERAL COM VOCAÇÃO REGIONAL: INTEGRAÇÃO DE INFRAESTRUTURA, PRODUTIVA E COMERCIAL ENTRE BRASIL E CHILE<sup>1</sup>**

## **SINOPSE**

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

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

## **ABSTRACT**

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

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

**JEL:** F15; L95; N78

---

<sup>1</sup>. Este trabalho faz parte das pesquisas do Projeto “Integração Regional: o Brasil e a América do Sul” da Diretoria de Estudos Internacionais (Dinte) do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea). Os autores agradecem o apoio decisivo de Jackson Bitencourt na elaboração dos mapas.

<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>1</b>
<b>1. RELAÇÕES BRASIL-CHILE: HISTÓRICO DE UMA RELAÇÃO DE AMIZADE</b>	<b>3</b>
<b>2. RELAÇÕES ECONÔMICO-COMERCIAIS ENTRE BRASIL E CHILE</b>	<b>14</b>
Evolução do Comércio Bilateral Brasil-Chile (2000-2023)	16
A posição do Brasil como exportador de bens para o Chile (2000-2023)	17
Brasil - Chile: exportações de petróleo bruto e logística de distribuição	18
Brasil - Chile - Exportações diversificadas: bens industriais e proteínas animais	19
Seção Ônibus elétricos	23
Desembolsos do BNDES	24
O peso do Brasil como importador de bens da economia chilena (2000-2023)	27
<b>3. BRASIL E CHILE NA INTEGRAÇÃO E COOPERAÇÃO REGIONAL</b>	<b>32</b>
3.1 Aladi, Mercosul, Unasul e Celac	33
3.2 Aproximação entre o Mercosul e Aliança do Pacífico (2014-2023)	35
<b>4. INTEGRAÇÃO DE INFRAESTRUTURA E O CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO</b>	<b>40</b>
4.1 Corredores bioceânicos e atores subnacionais	40
4.2 Mercado sul-americano de energia	47
4.3 Possibilidade de pontes birregionais	47
4.3.1 Diálogos África	48
4.3.2 Diálogos Ásia	50
<b>5. RECOMENDAÇÕES PARA FORTALECER A RELAÇÃO BILATERAL COM VOCAÇÃO REGIONAL</b>	<b>50</b>
<b>REFERÊNCIAS</b>	<b>51</b>

## INTRODUÇÃO

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

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

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

A presença do Brasil no Chile possui um alcance integral, isto é, há agendas brasileiras vão de Norte a Sul do país andino: o acesso aos portos<sup>2</sup> de Arica, Iquique, Mejillones, Antofagasta e Coquimbo com o Corredor Rodoviário Bioceânico, oportunidades de conexão ferroviária e dutoviária e as Rotas de Integração Sul-Americana do Ministério do Planejamento e Orçamento (MPO, 2023); a presença diplomática em Santiago e na região central; as recentes visitas e atividades da Embaixada do Brasil no Chile nas regiões sul, como Maule e Los Lagos, e no extremo sul, com o Programa Antártico Brasileiro (PROANTAR).

O histórico das relações bilaterais revela que houve interesse de aproximar politicamente os dois Estados, de forma que evoluíram para estreitar o relacionamento político, diminuir distâncias físicas e aumentar as conexões entre os países, destacando-se não só os corredores bioceânicos e a conexão digital com o cabo de fibra ótica, mas também o aumento da oferta de voos diretos entre capitais brasileiras e Santiago do Chile e o fim do roaming internacional,

---

<sup>2</sup> Além do acesso, é indispensável adaptar parte da infraestrutura portuária chilena - voltada para o setor de mineração - aos tipos de carga containerizada, como algodão e proteínas animais.

com impactos positivos para fluxo de turistas brasileiros no Chile e de turistas chilenos no Brasil.

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

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

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

Este Texto para Discussão é parte das pesquisas realizadas no âmbito do projeto “Integração Regional: o Brasil e a América do Sul” e dá seguimento aos estudos bilaterais iniciados em 2022 com as publicações da Nota Técnica nº 44 (Dinte) “Integração econômica bilateral Argentina-Brasil: reconstruindo pontes” e do Texto para Discussão 2761 “Brasil-Venezuela: evolução das relações bilaterais e implicações da crise venezuelana para a inserção regional brasileira (1999-2021)”. Ademais, se vincula a temas presentes em publicações do Ipea sobre corredores bioceânicos e integração regional, com especial destaque ao livro “Corredor bioceânico de Mato Grosso do Sul ao pacífico: produção e comércio na rota da integração sul-americana” e ao Texto de Discussão 2901 e 01 “Redes de atores e o seu papel no desenvolvimento de corredores: diagnóstico e proposta de governança para o Corredor Rodoviário Bioceânico Mato Grosso do Sul-Portos do Norte do Chile”.

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

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

Este estudo está organizado em 4 seções: na primeira, apresentamos a evolução das relações bilaterais desde o estabelecimento das relações diplomáticas até os dias atuais. Na segunda seção será apresentada a evolução das relações econômico-comerciais entre Brasil e Chile, considerando o perfil e o potencial dos intercâmbios bilaterais, sobretudo os realizados por vias interiores de comunicação na América do Sul. Na terceira, é apresentado o tema da integração regional nas agendas de política externa de Brasil e Chile, com destaque para a aproximação entre Mercosul e Aliança do Pacífico, processo no qual Brasil e Chile tiveram um papel relevante. Na quarta seção, é abordado o Corredor Rodoviário Bioceânico, com destaque para a atuação dos governos subnacionais, a rede de atores do Grupo de Trabalho do Corredor Rodoviário Bioceânico, as potencialidades deste projeto para a integração de infraestrutura de energia e para a projeção do Chile à África e do Brasil à Ásia. Por fim, o documento conclui com recomendações de ações conjuntas, sempre considerando sua vocação regional.

## **1. RELAÇÕES BRASIL-CHILE: HISTÓRICO DE UMA RELAÇÃO DE AMIZADE**

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

As relações diplomáticas entre Brasil e Chile foram estabelecidas em 22 de abril de 1836 e Manuel Cerqueira Lima foi designado como encarregado de negócios no país. São quatro decretos que consolidam a presença diplomática no país: Decreto nº 941 de 20/03/1852, que apresentou a legação no Chile; o Decreto nº 3.079 de 25/04/1863, que referendou a existência permanente do posto; o Decreto nº 3.758 de 26/12/1866, que separou a legação do Brasil no Chile das legações brasileiras no Peru e no Equador; e o Decreto nº 15.558 de 12/07/1922 que elevou o posto à Embaixada (FUNAG, 2021).

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

O início das relações foi marcado pela construção de confiança entre uma república e um império e pelos desdobramentos do relacionamento bilateral do Chile com a Argentina, Bolívia e Peru, e do Brasil com Argentina, Paraguai, Peru e Uruguai no que diz respeito às delimitações territoriais (Fernández, 1959). Como destaca Santarosa (2013, p. 120), o Chile se tornou a “peça-chave para contra-arrestar as percepções negativas dos demais regimes republicanos para com a monarquia brasileira”.

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

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

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

A Missão Especial nas Repúblicas do Pacífico (1851-1852) foi um marco nas relações do Brasil com os países do Oeste da América do Sul (Santarosa, 2013). Tal missão tinha como objetivo evitar a adesão dessas Repúblicas ao governo de Rosas, na Argentina, no que se considerava uma “imminente guerra” contra o Brasil (Santos, 2002).

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



No período que precedeu a Guerra do Pacífico<sup>3</sup>, foram minimizadas as tensões entre Brasil e Chile decorrentes da Guerra Hispano-Sul-Americana e a Guerra da Tríplice Aliança (Fernández, 1959; Santos, 2002) ao mesmo tempo em que se consolidava a ideia de que o Brasil era um aliado para o Chile (Santarosa, 2013).

João Duarte da Ponte Ribeiro, Encarregado de Negócios em Santiago, foi instruído a informar o governo chileno sobre a aliança entre a Bolívia e o Peru e as tentativas de incorporar a Argentina (Santarosa, 2013) e que desse a conhecer esse fato ao chanceler chileno, Adolfo Ibáñez, quem deveria “sin prevenirse para la peor hipótesis, busque medios de evitar esa eventualidad, deshaciendo la tempestad por algún acuerdo amigable” (Fernández, 1959, p. 78).

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

Durante a Guerra do Pacífico, o Brasil se manteve neutro, contudo, a imagem de uma aliança informal entre Brasil e Chile era conveniente para ambos os países (Fernández, 1959; Santarosa, 2013; Santos, 2002). A vitória do Chile na Guerra do Pacífico levou aos ganhos econômicos, dada a importância dos territórios conquistados, e à consolidação do domínio sobre o Pacífico Sul (Santarosa, 2013).

No final do Império, a política externa brasileira buscou preservar o mito da aliança informal com o Chile (Santos, 2002). Com a Proclamação da República, a política externa adotou uma orientação mais pan-americanista, buscando aproximar-se das nações hispano-americanas e dos Estados Unidos (Cervo; Bueno, 2010). Observou-se uma maior aproximação com a Argentina; Joaquim Nabuco, por sua vez, defendia a retomada da amizade privilegiada com o Chile (Santarosa, 2013).

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

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

1. “O que desejamos nesta delicada conjuntura é prestar serviço de amizade a Chile (...) Se surgirem mais tarde complicações desagradáveis para Chile, estaremos prontos,

---

<sup>3</sup> Também conhecida como Guerra do Salitre.

como amigos leais, para de novo sugerir (...) esta mesma solução prudente" (Rio Branco, 1910 apud Heinsfeld, 2012, p. 14).

2. "insidiosa invenção dos inimigos do Brasil, desejosos de semear desconfianças que nos separassem do nosso antigo amigo, o Chile" (Rio Branco, 1909 apud Heinsfeld, 2012, p. 16).
3. "Somente para condescender com nossos amigos do Chile prestei a formular o projeto de acordo (...)" (Rio Branco, 1909 apud Conduru, 1998).

A aproximação com a Argentina continuaria e o Chile seria "peça essencial" para a estratégia brasileira para a região: o Pacto ABC expressava o acordo de "cordial inteligência política" entre Argentina, Brasil e Chile dado ao peso desses três países, de forma que a aproximação com o Chile não mais seria por oposição à Argentina, no entanto, Brasil e Chile "buscariam exercer uma influência moderadora à participação portenha" (Santarosa, 2013, p. 129).

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

Tentativas foram feitas para preservar o sentido do ABC posteriormente a sua não ratificação na Argentina (Cortés, 2013; Aranda; Pavez, 2016). Uma delas foi a proposta, em 1915, de elevar as legações à categoria de embaixadas nos países do ABC (Cortés, 2013), a qual ocorreria em 1922 no Brasil e no Chile<sup>4</sup>. Houve a tentativa do presidente argentino, Domingo Perón, de resgatar a ideia do Pacto ABC em um sentido mais integracionista, porém, tal anseio não vingou (Cortés, 2013; Santarosa, 2013).

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

No âmbito das visitas presidenciais, a primeira visita de um presidente chileno ao Brasil ocorreu em 1947 e a de um presidente brasileiro ao Chile em 1963. No primeiro caso, durante o banquete oferecido ao presidente chileno, Gabriel Gonzalez Videla<sup>5</sup> (1946-1952), por ocasião de sua visita ao Brasil, o presidente brasileiro, Eurico Gaspar Dutra (1946-1951), expressou que tal visita "reafirma a tradicional amizade chileno-brasileira que, velha de mais de um século, nutre-se de raízes profundas, mergulhadas na consciência dos nossos dois Povos" (Dutra, 1947, p.

---

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

<sup>5</sup> Gabriel Gonzalez Videla foi embaixador do Chile no Brasil de 1942 a 1945. Disponível em: [https://www.bcn.cl/historiapolitica/resenas\\_biograficas/wiki/Gabriel\\_Gonz%C3%A1lez\\_Videla](https://www.bcn.cl/historiapolitica/resenas_biograficas/wiki/Gabriel_Gonz%C3%A1lez_Videla). Acesso em: 22 abril 2024.

101). O Chile apoiou o lançamento da Operação Pan-Americana, de iniciativa do Brasil, em 1958, e, em 1960, a conformação da Área Latino-Americana de Livre-Comércio (ALALC), da qual Brasil e Chile foram membros fundadores (Santarosa, 2013).

A primeira visita de um presidente brasileiro ao Chile foi a de João Goulart em 1963. Segundo Paulo Pacheco (2023, p. 19), atual Embaixador do Brasil em Santiago (2020-), “a viagem, com duração de quatro dias, foi objeto de intensa mobilização popular e deixou legado até hoje presente na capital chilena”. Goulart foi o primeiro estrangeiro a receber o título de doutor honoris causa da Universidade do Chile e foi homenageado com a nomeação da “Población João Goulart” na comuna de La Granja, onde havia visitado em 1963 – e que possui uma rua em homenagem ao presidente Lula da Silva<sup>6</sup> (Pacheco, 2023).

Os presidentes João Goulart e Jorge Alessandrini assinaram a Declaração de Santiago, que defendia “o direito de autodeterminação dos povos, a não intervenção, a democracia representativa, mediante eleições livres e periódicas, e o respeito aos direitos humanos” (Pacheco, 2023, p. 21). Goulart e Alessandrini, no âmbito econômico, “frisaram a busca da integração regional e esforços conjuntos em prol da complementação entre as indústrias automobilísticas do Brasil e do Chile” (Pacheco, 2023, p. 21), tendo em vista o interesse brasileiro de promover as exportações de veículos e peças do país (empresários brasileiros integraram a comitiva presidencial) e o interesse do chileno de produzir conjuntamente automóveis com insumos do Chile (Pacheco, 2023).

Os golpes militares ocorridos em 1964, no Brasil, e em 1973, no Chile, marcaram profundamente as relações bilaterais. Com o golpe militar no Brasil, inaugurou-se o período de “anos de desencontro”, marcada pelas divergências entre os governos chileno (Eduardo Frei e Salvador Allende) e brasileiro (Castello Branco e Costa e Silva) (Fonseca Jr., 2006; Santarosa, 2013).

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

Segundo Simon (2021), o Brasil, durante a ditadura militar, buscou minar o governo Allende ao mesmo tempo que buscava ampliar o comércio bilateral com o Chile. Em 1971, “governo Médici entrou na disputa pela venda de mil ônibus da Mercedes-Benz do Brasil à Empresa de Transportes Coletivos, pertencente ao estado chileno. O Brasil ofereceu uma linha de crédito de 20 milhões de dólares (...) tentando bater as ofertas concorrentes”, que seria uma

---

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

oportunidade para potencializar a rápida industrialização do Brasil através das exportações do setor automotivo (Simon, 2021, p. 164).

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

O Brasil foi o primeiro país a reconhecer a Junta Militar chilena em 11 de setembro de 1973. O chanceler brasileiro, Gibson Barboza, ao receber as credenciais do embaixador chileno no Brasil, Hernán Cubillos Sallato, destacou que havia chegado o momento de estreitar as relações bilaterais em todos os níveis e que o Brasil e Chile estavam na mesma trincheira (Simon, 2021). A construção de Itaipu era um tema de grande interesse para Brasil e cuja posição chilena a respeito dele definiria a política externa brasileira para o Chile<sup>7</sup> (Simon, 2021).

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

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

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

Fernando Henrique Cardoso foi Presidente da República de 1995 a 2002: esteve exilado no Chile de 1964 a 1967. Marco Aurélio Garcia, Assessor Especial da Presidência da República para temas internacionais de 2003 a 2016: esteve exilado no Chile de 1970 a 1973. José Serra, foi prefeito, governador, deputado federal e senador por São Paulo, e integrante do Grupo Parlamentar Brasil-Chile no período 2019-2022: esteve exilado no Chile de 1965 a 1973.

---

<sup>7</sup> Maiores detalhes sobre o posicionamento chileno e a pressão do Brasil sobre o Chile está no capítulo “A irmã mais velha” do livro “O Brasil contra a democracia: A ditadura, o golpe no Chile e a Guerra Fria na América do Sul” de Roberto Simon.

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

Rodrigo Maia, deputado federal pelo Rio de Janeiro e Presidente da Câmara de 2019 a 2021, nasceu no Chile em 1970, durante o exílio de seus pais.

Como bem sinaliza Marques (2017), o exílio não se traduz em completo isolamento. Os atores que recebem os exilados políticos e oferecem solidariedade através de uma rede de militância acabam confirmando e fortalecendo identidades, além de transmitir valores (Marques, 2017).

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

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

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

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

Destacam-se o apoio do Chile à aspiração brasileira de ocupar um assento permanente no Conselho de Segurança da Organização das Nações Unidas (ONU), que foi um elemento importante para consolidar as bases de confiança (2003); a posição convergente de rechaçar a invasão ao Iraque (2003); o convite do presidente Lula ao presidente Lagos para participar do lançamento da Iniciativa contra a Fome (2003); a atuação conjunta entre Chile, Argentina e Brasil na reforma do Tratado de Tlatelolco (2004); a participação do Chile no G-20 liderado pelo Brasil no contexto de das negociações da Rodada de Doha (2003/2004); a cooperação conjunta na Missão de Paz da ONU no Haiti (2004); o apoio do Brasil à candidatura de José Miguel Insulza à Organização dos Estados Americanos (OEA) (2005); a iniciativa de Brasil, França e Chile para estabelecer uma taxa sobre passagens aéreas para financiar a compra de medicamentos contra o HIV/Aids (2006)<sup>9</sup> (Amorim, 2022; Fonseca Jr., 2006; Van Klaveren, 2011).

---

<sup>9</sup> Disponível em: [https://www.bbc.com/portuguese/reporterbbc/story/2006/03/060301\\_taxaareaparisgc](https://www.bbc.com/portuguese/reporterbbc/story/2006/03/060301_taxaareaparisgc). Acesso em 26 abril 2024.

No plano regional, destaca-se a atuação conjunta em momentos de crise, como a Guerra de Cenepa (1995) entre o Peru e o Equador, em que Brasil e Chile atuaram como países garantes e a assinatura do documento “Paz de Brasília”, e o Grupo de Amigos da Venezuela para a resolução da crise política na Venezuela em 2003-2004 (Fonseca Jr., 2006). O “encontro democrático” (Fonseca, 2006) implicou a defesa dos valores democráticos, direitos humanos e liberdades individuais nos foros regionais como o Mercosul e a Unasul e nas declarações presidenciais conjuntas (Santarosa, 2013).

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

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

Na área de energia, em 2002, Brasil e Chile assinaram o Acordo de Cooperação entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Chile no Campo dos usos Pacíficos da Energia Nuclear, em 2006, o Memorando de Entendimento para Estabelecimento de Comissão Mista Permanente em Matéria Energética e de Mineração, e, em 2007, o Memorando de Entendimento entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Chile na Área de Biocombustíveis<sup>10</sup>.

Brasil e Chile têm promovido a cooperação em Ciência, Tecnologia e Inovação, em que realizaram a I e a II reuniões da Comissão Conjunta de Ciência e Tecnologia Brasil-Chile em 2008 e 2010 respectivamente, e em 2009 o Chile anunciou a decisão de adotar padrão nipo-brasileiro (ISDB-T) de televisão digital (Santarosa, 2013). Em relação à infraestrutura digital, em 2020, Brasil e Chile assinaram o "Memorando de Entendimento sobre Cooperação na Área

---

<sup>10</sup> Memorando sobre Biocombustíveis entre Brasil e Chile (2007). Disponível em: [https://antigo.mctic.gov.br/mctic/opencms/legislacao/outros\\_atos/memorandos\\_de\\_entendimento/Memorando\\_d\\_e\\_Entendimento\\_Brasil\\_X\\_Chile\\_de\\_26042007.html?searchRef=biocombust%C3%ADveis&tipoBusca=expressaoExata](https://antigo.mctic.gov.br/mctic/opencms/legislacao/outros_atos/memorandos_de_entendimento/Memorando_d_e_Entendimento_Brasil_X_Chile_de_26042007.html?searchRef=biocombust%C3%ADveis&tipoBusca=expressaoExata)

de Telecomunicações e Economia Digital" e, em 2021, o Brasil aderiu ao projeto "Humboldt", um projeto de cabo submarino de iniciativa chilena para conectar a América do Sul, a Oceania e a Ásia através de Valparaíso (Adesão..., 2021).

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

A segurança alimentar é um tema que tem estado presente na agenda bilateral entre o Brasil e o Chile: em 2004, Brasil, Chile, Espanha e França lideraram a iniciativa Ação contra a Fome e a Pobreza; em 2015, o estabelecimento do projeto de cooperação trilateral “Apoio ao Sistema de Segurança Alimentar e Sanidade Agropecuária do Suriname”; e, em 2024, o Chile foi convidado pelo Brasil para reunião do G20 em que será apresentada a Aliança Global de Combate à Fome (MINISTRO..., 2024). Cabe destacar que o Chile foi convidado pelo Brasil a participar dos Grupos de Trabalhos sobre Comércio e Investimentos, Turismo, Emprego, Empoderamento das Mulheres, Agricultura e Transições Energéticas e da Força-tarefa para Mobilização Global contra a Mudança do Clima no âmbito do G20.

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

A presença brasileira nesse continente é estratégica devido a que a principal rota de acesso à Antártica se dá pelo Atlântico Sul, onde estão as fronteiras marítimas e rotas de comércio, comunicação e turismo (Andrade et al, 2018). O Programa Antártico Brasileiro (PROANTAR) é um programa interinstitucional<sup>11</sup> que visa a presença estratégica do Brasil na Antártica para o desenvolvimento de pesquisas científicas e a preservação do meio ambiente (Marinha do Brasil, [2023]).

Há uma estreita relação entre Brasil e Chile na operacionalização do PROANTAR, pois o Brasil utiliza a pista de pouso da estação chilena<sup>12</sup> e a cidade de Punta Arenas (região de *Magallanes*) para apoio aos navios e aos aviões da Força Aérea Brasileira (FAB)<sup>13</sup>, gerando movimentação

---

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

<sup>12</sup> De acordo com Andrade et al (2018), a Estação Antártica Comandante Ferraz não possui pista de pouso e decolagem para aeronaves da FAB.

<sup>13</sup> Segundo Andrade et al (2018, p. 31), “As diferenças entre as pistas chilena e argentina são consideráveis: enquanto a da Base Carlini tem 400 m de comprimento e 40 m de largura, a da Base Eduardo Frei apresenta comprimento e largura de 1,3 mil metros e 100 m, respectivamente, o que possibilita a operação de aviões de maior porte. A estação chilena permite, ainda, a realização de operações conjuntas (aéreas e marítimas), ao passo que a argentina, por seu turno, comporta apenas as aéreas. (...) O aeroporto e o porto localizados na cidade argentina de



econômica naquela cidade (Andrade et al, 2018). Em 2013, foi assinado o Acordo de Cooperação Antártica entre o Brasil e o Chile, o qual entrou em vigor em 8 de julho de 2022.

A cooperação na área de Defesa se consolida com o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Chile sobre Cooperação em Matéria de Defesa, assinado em 2007. Desde o Acordo, Brasil e Chile estreitaram as relações bilaterais nessa temática através de visitas ministeriais e reuniões de alto nível, atividades acadêmicas, participação em feiras (Latin America Aerospace and Defence). Em 2009, a Força Aérea do Chile adquiriu 12 unidades do avião A-29 “Super Tucano” da Embraer (Chile, 2009).

Durante a XI Reunião de Consultas Políticas, em 2015, foi acordada a criação do Mecanismo 2+2 (Chile, 2015), o qual foi reiterado pelas presidentas e discutido durante o XII Reunião de Consultas Políticas entre Chile e Brasil em 2016 (Chile, 2016), e em 2017 (Chile, 2017). Em 2018 e 2019, foram realizadas a primeira e segunda reunião do Diálogo Político-Militar Brasil-Chile (Mecanismo 2+2), em que participaram os ministros brasileiro e chileno de Relações Exteriores e de Defesa para debater temas relativos às operações de manutenção de paz, cooperação antártica, cooperação cibernética, papel das instituições interamericanas de defesa, desafios regionais, ciência e tecnologia e base industrial de defesa (Primeira..., 2018; Canciller..., 2019).

No marco da primeira reunião do Mecanismo 2+2, Brasil e Chile assinaram o Protocolo Complementar ao Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Chile sobre Cooperação em Matéria de Defesa, referente ao Intercâmbio de Dados e Serviços de Catalogação da Defesa e a Declaração de intenções entre Ministério da Defesa Da República Federativa do Brasil e o Ministério da Defesa Nacional da República do Chile sobre Cooperação em Ciberdefesa para “para promover um ciberespaço internacional seguro e confiável, em apoio aos interesses nacionais e com a finalidade de fomentar uma colaboração e cooperação mais estreita entre o Brasil e o Chile em questões de Ciberdefesa” (Atos..., 2018). A terceira reunião do Mecanismo 2+2 entre Brasil e Chile ocorreu em 21 de novembro de 2023, um dia antes da reunião 2+2 com os 12 países da América do Sul.

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

Como será abordado na 3º seção, o Brasil e Chile foram atores fundamentais na elaboração da agenda e nos esforços para a aproximação entre o Mercosul e a Aliança do Pacífico. Tal aproximação deve ser avaliada considerando o contexto em que se discutia uma possível competição entre o bloco e divisão da integração no eixo Atlântico e Pacífico. Nesse sentido, a ex-presidenta Dilma Rousseff, durante viagem ao Chile, destacou que a aproximação era

---

Ushuaia também podem, eventualmente, ser utilizados para esse suporte. A preferência pela cidade chilena nas operações realizadas pelo Brasil, no entanto, é motivada, principalmente, pelo custo de operação mais baixo – além de Ushuaia não possuir um rebocador, de modo que as atracções em seu porto dependem das condições meteorológicas”.



estratégica para a América do Sul, pois no “momento de queda dos preços das commodities, de desaceleração de economias emergentes e de crise mais profunda, nós temos de cooperar, nós temos esse caminho e esse é um caminho que sem dúvida leva ao maior desenvolvimento econômico” (Declaração..., 2016).

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

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

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

Nesse acordo, Brasil e Chile reconhecem:

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

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

## 2. RELAÇÕES ECONÔMICO-COMERCIAIS ENTRE BRASIL E CHILE

As relações econômico-comerciais entre Brasil e Chile são amplas e contemplam desde tradicionais investimentos nos setores de papel e celulose, serviços financeiros, transporte, varejo, energia e outros, até os esforços mais recentes de políticas públicas voltadas à facilitação do comércio eletrônico, ao incentivo à internacionalização de micro, pequenas e médias empresas e empreendedores (MPMEs) e a promoção comercial com enfoque em gênero (BRASIL, 2021; CNI, 2023). No âmbito dos intercâmbios bilaterais, destacam-se a comercialização de recursos energéticos, minérios, produtos manufaturados voltados ao setor de cargas e transportes, proteínas animais, bebidas, frutas, lácteos e bens de consumo diversos (BRASIL, 2024a). Mesmo já consolidado, o comércio bilateral tem potencial para evoluir quantitativa e qualitativamente, ou seja, é possível intercambiar mais (em valor e volume) e melhores bens (de maior valor agregado).

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

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

Quanto mais Brasil e Chile elevam sua interdependência econômica, seja via projetos de integração de infraestrutura de transportes, energética e de comunicações, ou ainda, em integração de cadeias produtivas industriais, sobretudo as voltadas à eletrificação veicular, biocombustíveis, hidrogênio verde e energias alternativas, mais estratégica se torna essa relação bilateral com vocação regional construída conjuntamente pelas sociedades brasileira e chilena durante os 188 anos de relações diplomáticas mantidas entre essas duas nações.

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

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

Sobre o capítulo de gênero, o Artigo 18.4 do Acordo define que as partes estabelecerão um Comitê de Comércio e Gênero. Também é importante ressaltar que, em relação às agências nacionais de promoção das exportações, tanto a Agência de Promoção de Exportações e Investimentos (ApexBrasil) como a ProChile estabeleceram iniciativas de gênero, como o “Programa Mulheres e Negócios Internacionais<sup>14</sup>” (ApexBrasil) e “Mujer Exporta<sup>15</sup>” e “Activa Empresarias<sup>16</sup>” (ProChile).

Segundo estudos da Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL) a integração comercial regional tem o potencial de reduzir as brechas de desigualdade de gênero, principalmente se os intercâmbios são orientados a setores com elevado conteúdo industrial e tecnológico, pois se abre a oportunidade para a diversificação produtiva e a criação de empregos de qualidade a mulheres (Güezmes; Romero, 2024).

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

---

<sup>14</sup> O Programa busca promover, qualificar e apoiar empresas lideradas por mulheres, adotando ações inclusivas como “as empresas de liderança feminina ganham pontuações extras ou outros diferenciais na hora do ranqueamento para que possam se qualificar ou exportar ainda mais”. Para mais informações, ver em: <https://apexbrasil.com.br/mulheresenegociosinternacionais>.

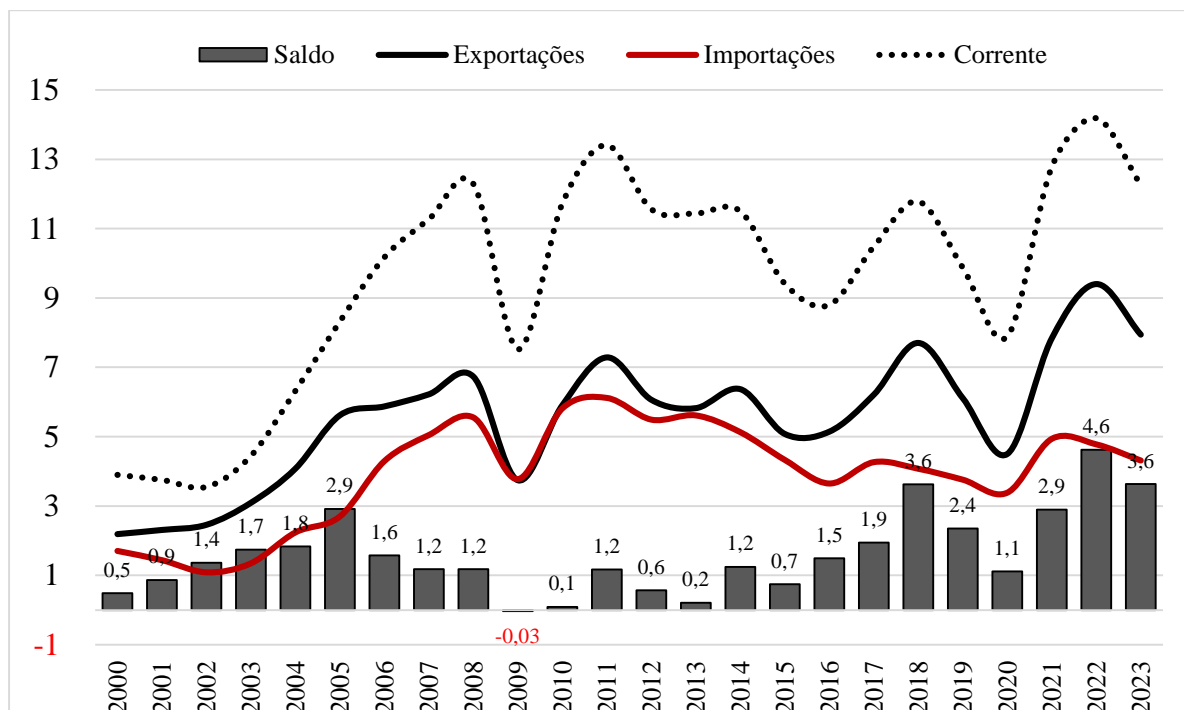
<sup>15</sup> Trabalho da ProChile com o objetivo de “facilitarle a empresas exportadoras lideradas por mujeres el acceso a información estratégica -como beneficios arancelarios y oportunidades comerciales-, apoyar sus procesos de internacionalización y contribuir activamente para aumentar su presencia y permanencia en los mercados internacionales”. Para mais informações, ver em: <https://www.prochile.gob.cl/innovacion-y-competitividad/mujer-exporta>.

<sup>16</sup> “Activas Empresarias” é uma “plataforma colaborativa presentada por el proyecto “Mujeres Emplea” del Sistema de las Naciones Unidas en Chile, Corfo y ProChile que nace como una oportunidad para las empresas liderados por mujeres para ampliar sus redes comerciales nacionales e internacionales, ganar visibilidad y abrir espacio a potenciales negocios”. Para mais informações, ver em: <https://www.prochile.gob.cl/noticias-old/detalle-noticia/2022/03/30/activa-empresarias-lanzan-plataforma-colaborativa-que-vincular%C3%A1-los-negocios-liderados-por-mujeres-con-grandes-empresas>.

## Evolução do Comércio Bilateral Brasil-Chile (2000-2023)

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

Gráfico 1: Evolução dos intercâmbios comerciais de bens entre Brasil e Chile (2000-2023). Em US\$ bilhões (FOB<sup>17</sup>), a preços constantes de 2023.



Fonte: Comex Stat (MDIC). Elaboração própria.

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

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

<sup>17</sup> “O valor FOB indica o preço da mercadoria em dólares americanos sob o Incoterm FOB (*Free on Board*), modalidade na qual o vendedor é responsável por embarcar a mercadoria enquanto o comprador assume o pagamento do frete, seguros e demais custos pós embarque.” (BRASIL, 2020, p. 26).

Tabela 1: Evolução das exportações brasileiras destinadas ao Chile, segundo a intensidade tecnológica das atividades econômicas exportadoras, entre 2000 e 2023. Em (%) e US\$ bi. (FOB), a preços de 2023.

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

Fonte: Comex Stat-MDIC e UNIDO. Elaborado pelos autores.

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

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

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

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

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

Segundo os dados oficiais de comércio exterior disponibilizados na plataforma do *Servicio Nacional de Aduanas de Chile*, em 2022, o total das compras externas realizadas pela economia chilena somaram US\$ 98,8 bilhões (CIF<sup>18</sup>), das quais 24,6% foram de origem chinesa, 21% estadunidense e 10,4% brasileira. Em 2023, contudo, foram registradas importações na casa dos US\$ 80 bilhões (CIF), denotando forte contração em relação ao ano anterior, principalmente em razão da queda das compras externas de óleos refinados de petróleo e derivados, veículos e outros bens adquiridos desde o exterior.

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

É fundamental ressaltar que o perfil das mercadorias importadas pelo Chile varia em certa medida de acordo com o país de origem. Por exemplo, enquanto as compras chilenas de bens estadunidenses são concentradas em combustíveis fósseis como: diesel, gasolina, propano liquefeito, querosene, hulha, gás natural liquefeito, óleos e graxas lubrificantes; as importações realizadas desde a maior economia asiática, em contrapartida, são centradas em bens industriais, em especial aparelhos de telefonia, veículos de vários segmentos, máquinas, peças e motores (ITC, 2024). A Argentina também é uma parceira comercial de grande relevância para o Chile. Essa nação, que havia sido a principal origem das importações do Chile no início dos anos 2000, tornou-se nos últimos anos o quarto principal supridor da economia chilena. Em 2023, a República Argentina foi a origem de 7% das importações realizadas pelo vizinho com o qual compartilha mais de 5.000 quilômetros de fronteiras majoritariamente montanhosas, registrando vendas concentradas em gás natural (principalmente via gasoduto GasAndes), petróleo cru (via oleoduto Transandino<sup>19</sup>), alimentos e veículos.

---

<sup>18</sup> Segundo o *International Chamber of Commerce* (nº 723-E, 2020), o CIF é um dos Termos Internacionais de Comércio (*Incoterms*). O termo CIF significa "Cost, Insurance and Freight" (named port of destination). No CIF o vendedor arca com o custo, seguro e frete da entrega da mercadoria até o porto de destino combinado. Ele é utilizável exclusivamente no transporte aquaviário (seja marítimo ou hidroviário interior).

<sup>19</sup> O *Oleoducto Transandino* é uma infraestrutura de integração energética com 425 km de extensão e 16 polegadas de diâmetro entre Argentina e Chile. O duto foi criado em 1994 e manteve suas operações até 2006. Em 2023, após 17 anos sem envios de petróleo argentino para o Chile, foi noticiada a reativação dessa infraestrutura dutoviária que conecta Puesto Hernández, na província argentina de Neuquén, à refinaria chilena da *Empresa Nacional del Petroleo* - ENAP, em Bío Bío. O desenvolvimento de atividades no setor de hidrocarbonetos em *Vaca Muerta* dão novos estímulos ao empreendimento energético compartilhado. O oleoduto "fue declarado estratégico por los Gobiernos argentino y chileno durante la 54° Cumbre del Mercosur y países asociados, celebrada en la Provincia de Santa Fe, Argentina". (ARGENTINA, 2023, p. 4).

## **Brasil - Chile: exportações de petróleo bruto e logística de distribuição**

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

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

Em 2022, os óleos brutos de petróleo (NCM<sup>20</sup> 27.09.00.10) responderam por 34,4% do total das exportações do Brasil para o Chile, percentual equivalente a US\$ 3,13 bilhões. Para o ano de 2023, o referido país andino foi o quinto principal destino das vendas externas brasileiras do produto (ficando atrás somente da China, Estados Unidos, Holanda e Espanha) totalizando US\$ 3,1 bilhões exportados (BRASIL, 2024a).

O volume de petróleo bruto demandado pela economia chilena desde a costa brasileira e a possibilidade de o Brasil exportar crescentes volumes de biocombustíveis ao Chile, justificariam a necessidade de se realizar estudos de viabilidade técnica, ambiental e econômica de projetos de integração dutoviária na América do Sul, sobretudo entre os paralelos 20° e 25°. O tema da integração energética via dutos será tratado adiante, em seção específica (seção 4.2), onde também serão apresentadas reflexões gerais sobre a necessidade de avançar na estruturação de um mercado sul-americano de energia capaz de gerar maior interdependência econômica e segurança energética na região, e o papel que a indústria de combustíveis fósseis pode desempenhar na agenda de transição energética e descarbonização do transporte.

---

<sup>20</sup> Segundo a Receita Federal do Brasil: a Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM) é uma nomenclatura regional para categorização de mercadorias adotada pelo Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai desde 1995. Ela toma por base o Sistema Harmonizado (SH), que foi criado para melhorar e facilitar o comércio internacional e seu controle estatístico. Trata-se de um sistema ordenado que permite, pela aplicação de regras e procedimentos próprios, determinar um único código numérico para uma dada mercadoria. Link de acesso: <<https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/classificacao-fiscal-de-mercadorias/ncm>>.

## Brasil - Chile - Exportações diversificadas: proteínas animais e bens industriais

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

Tabela 2: Evolução dos principais produtos brasileiros exportados para o Chile em 2023, segundo a classificação por Posição do Sistema Harmonizado (SH4) e anos selecionados. Em US\$ milhões (FOB), a preços de 2023 e participação relativa (%).

SH4	Descrição	2000		2010		2020		2021		2022		2023	
		US\$ mi.	(%)	US\$ mi.	(%)	US\$ mi.	(%)	US\$ mi.	(%)	US\$ mi.	(%)	US\$ mi.	(%)
27.09	Óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos	0	0%	1.530,7	26%	744,9	17%	2.193	28%	3.238,5	34%	3.107,8	39%
02.01	Carnes de animais da espécie bovina, frescas ou refrigeradas	62,6	3%	128,7	2%	361,5	8%	513	7%	303,9	3%	375,3	5%
87.04	Veículos automóveis para transporte de mercadorias	127,4	6%	259,2	4%	132,5	3%	347,2	4%	448,8	5%	319,1	4%
87.03	Automóveis de passageiros e outros veículos automóveis principalmente concebidos para o transporte de pessoas (exceto os da posição 8702), incluídos os veículos de uso misto (station wagons) e os automóveis de corrida	148,3	7%	57,8	1%	94,6	2%	313,9	4%	560,3	6%	240,3	3%
02.03	Carnes de animais da espécie suína, frescas, refrigeradas ou congeladas	0	0%	9,1	0%	118,6	3%	167,4	2%	141,1	2%	196,2	2%
87.01	Tratores (exceto os da posição 8709)	59,5	3%	153,7	3%	121,1	3%	252,1	3%	390,2	4%	150,4	2%
02.07	Carnes e miudezas comestíveis, frescas, refrigeradas ou congeladas, das aves da posição 0105	0,0	0%	28,5	0%	90	2%	212,5	3%	267	3%	138,4	2%
84.29	Bulldozers, angledozers, niveladoras, raspo-transportadoras (scrapers), pás mecânicas, escavadoras, carregadoras e pás carregadoras, compactadores e rolos ou cilindros compressores, autopropulsores	21,8	1%	142,2	2%	51,4	1%	179,1	2%	202,7	2%	134,6	2%
17.01	Açúcares de cana ou de beterraba e sacarose quimicamente pura, no estado sólido	12,7	1%	1,2	0%	39,9	1%	50,5	1%	40,7	0%	121,5	2%
23.04	Tortas e outros resíduos sólidos da extração do óleo de soja	37,3	2%	0,3	0%	78,9	2%	89,6	1%	84,4	1%	113,8	1%
02.02	Carnes de animais da espécie bovina, congeladas	31,9	1%	6,7	0%	76,4	2%	116	1%	100,8	1%	107,5	1%
87.07	Carroçarias para os veículos automóveis das posições 8701 a 8705, incluídas as cabinas	49,7	2%	154,5	3%	111,1	2%	83,6	1%	195,2	2%	98,7	1%
48.02	Papel e cartão, não revestidos, dos tipos utilizados para escrita, impressão ou outros fins gráficos, e papel e cartão para fabricar cartões ou tiras perfurados, não perfurados, em rolos ou em folhas de forma quadrada ou retangular, de qualquer formato	32,7	1%	93,2	2%	53,1	1%	60,7	1%	102,7	1%	87,1	1%
76.06	Chapas e tiras, de alumínio, de espessura superior a 0,2 mm	5,7	0%	6,3	0%	44,4	1%	31,4	0%	116,3	1%	78,7	1%
39.01	Polímeros de etileno, em formas primárias	68,4	3%	90,6	2%	67,3	1%	132,8	2%	98,7	1%	74,1	1%
	<b>Subtotal</b>	<b>658,0</b>	<b>30%</b>	<b>2.662,7</b>	<b>45%</b>	<b>2.185,7</b>	<b>49%</b>	<b>4.742,8</b>	<b>61%</b>	<b>6.291,0</b>	<b>67%</b>	<b>5.343,7</b>	<b>67%</b>
	<b>Total</b>	<b>2.188,9</b>	<b>-</b>	<b>5.907,3</b>	<b>-</b>	<b>4.501,3</b>	<b>-</b>	<b>7.838,1</b>	<b>-</b>	<b>9.403,5</b>	<b>-</b>	<b>7.944,8</b>	<b>-</b>

Fonte: Comex Stat - MDIC. Elaboração própria.

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



Nesse sentido, são destacadas as exportações brasileiras para esse dinâmico mercado sul-americano, realizadas ao longo de vias interiores de integração. Através do modal rodoviário são transportados, principalmente, bens industriais oriundos de polos do setor automobilístico e metal mecânico das regiões Sul e Sudeste do Brasil, além de proteínas animais e miudezas embarcadas por grandes frigoríficos e cooperativas das regiões Centro-Oeste e Sul, principalmente. A maior parte dos registros dessas exportações brasileiras para o Chile ocorreu por via terrestre, mais especificamente pela inspetoria de São Borja-RS e pela aduana de Uruguaiana-RS, municípios respectivamente limítrofes às cidades argentinas de *Santo Tomé* e *Paso de Los Libres*, ambas situadas na província de *Corrientes*.

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

Espera-se com o avanço da integração de infraestrutura física no âmbito das rotas de integração Sul do Brasil – *Norte Chico de Chile* (Porto Alegre-Coquimbo), de Capricórnio e parcela sul da rota Quadrante-Rondon, equivalentes melhoramentos na compatibilização de regramentos normativos e regulatórios, de maneira a promover o adensamento dos intercâmbios comerciais rodoviários entre Brasil e Chile, com destaque para bens industrializados, bebidas e alimentos processados, frutas e produtos cárneos<sup>21</sup>.

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

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

---

<sup>21</sup> Em julho 2024, o Chile anunciou a autorização para as importações de vísceras comestíveis de aves, ruminantes e suínos do Brasil. Para mais detalhes, ver em: [https://www.gov.br/mre/pt-br/canais\\_atendimento/imprensa/notas-a-imprensa/abertura-de-mercado-no-chile-para-visceras-comestiveis-nota-conjunta-mre-mapa](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).

Tabela 3: Comparativo das exportações brasileiras segundo produtos selecionados, em 2023. Em US\$ bi. (FOB), volume (em toneladas métricas) e preço (em US\$/ton.).

Código NCM	Descrição	US\$ bi. (FOB)	Volume (em ton. líquidas)	Preço (em US\$/ton.)	Comparativo <sup>1</sup>
<b>02.01.30.00</b>	<b>Carnes desossadas de bovino, frescas ou refrigeradas</b>	<b>0,96</b>	<b>172.735</b>	<b>5.569</b>	<b>1</b>
02.02.30.00	Carnes desossadas de bovino, congeladas	8,50	1.821.792	4.664	1,2
02.03.29.00	Outras carnes de suíno, congeladas	2,56	1.047.110	2.443	2,3
52.01.00.20	Algodão não cardado nem penteado	3,07	1.618.092	1.900	2,9
02.07.14.00	Pedaços e miudezas, comestíveis de galos/galinhas, congelados	6,82	3.683.550	1.852	3,0
02.07.12.20	Carnes de galos/galinhas, não cortadas em pedaços, congeladas, sem miudezas	1,32	717.265	1.844	3,0
09.01.11.10	Café não torrado, não descafeinado, em grão	7,31	6.068.504	1.205	4,6
23.04.00.10	Farinhas e pellets, da extração do óleo de soja	2,95	5.623.856	525	10,6
12.01.90.00	Soja, mesmo triturada, exceto para sementeira	53,24	102.359.444	520	10,7
23.04.00.90	Bagaços e outros resíduos sólidos, da extração do óleo de soja	8,55	17.097.975	500	11,1
17.01.14.00	Outros açúcares de cana	13,35	27.992.126	477	11,7
47.03.29.00	Celulose (pastas químicas de mad., à soda ou ao sulfato, exceto pastas para dissolução)	6,99	17.824.934	392	14,2
10.05.90.10	Milho em grão, exceto para sementeira	13,46	55.973.949	240	23,2
26.01.12.10	Minérios de ferro e seus conc., exceto as piritas de ferro ustuladas, aglomerados ...	3,29	24.988.682	132	42,3
26.01.11.00	Minérios de ferro e seus conc., exceto as piritas de ferro ustuladas, não aglomerados	27,30	353.171.971	77	72,0

Fonte: Comex Stat – MDIC. Elaborado pelos autores.

<sup>1</sup> Comparativo do preço/tonelada da carne bovina fresca ou refrigerada em relação aos outros bens selecionados.

Em 2023, o preço médio da tonelada da carne bovina desossada fresca ou refrigerada exportada pelo Brasil foi de US\$ 5.569, enquanto o mesmo produto, mas na forma congelada, registrou US\$ 4.664. Considerando apenas a diferença do preço médio da tonelada entre esses dois tipos de proteína bovina, no ano de 2023, constata-se um hiato de US\$ 905 por tonelada; montante bastante superior ao preço médio da tonelada das exportações brasileiras de soja, açúcar de cana, celulose, milho e minério de ferro, como pode ser conferido na tabela 3. Seria adequado, portanto, ao setor produtivo brasileiro considerar o custo de oportunidade de se deixar de exportar carne bovina fresca ou refrigerada para vender internacionalmente proteína bovina congelada, atuando de maneira a vencer os empecilhos normativos e logísticos que limitam as vendas das primeiras. Os avanços na agenda com o Chile permitirão ao setor de produtos cárneos brasileiros, acessar o pacífico de maneira eficiente e facilitada.

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

Tabela 4: Principais produtos industriais exportados pelo Brasil ao Chile, por modal rodoviário, entre 2020 e 2023. Em US\$ milhões (FOB) a preços de 2023 e unidades.

NCM	Descrição	2020		2021		2022		2023	
		unid.	US\$ mi.	unid.	US\$ mi.	unid.	US\$ mi.	unid.	US\$ mi.
87.04.23.10	Chassis com motor diesel e cabina, capacidade de carga > 20 toneladas	655	53,4	1.613	125,7	1.866	158,6	1.639	153,6
87.01.21.00	Tratores rodoviários para semirreboques, unicamente com motor de pistão de ignição por compressão (diesel ou semidiesel)	0	0	0	0	2.810	301,1	1.223	136,2
87.07.90.90	Carrocerias para veículos automóveis com capacidade de transporte => 10 pessoas, ou para carga	1.222	111,1	1.151	83,5	2.449	194,9	1.068	98,5
87.04.22.10	Chassis com motor diesel e 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	Chassis com motor para veículos automóveis transporte pessoas >= 10	1.122	104,0	815	56,7	1.976	147,8	745	50,9
87.03.40.00	Outros veículos, equipados para propulsão, simultaneamente, com um motor de pistão alternativo de ignição por centelha (faísca) e um motor elétrico, exceto os suscetíveis de serem carregados por conexão a uma fonte externa de energia elétrica	23	0,4	613	11,3	1.326	23,2	2.052	36,2
87.03.23.10	Automóveis com motor explosão, 1500 < cm <sup>3</sup> <= 3000, até 6 passageiros	227	3,5	1.337	21,4	4.834	70,0	1.718	27,9
87.16.39.00	Outros reboques e semi-reboques para transporte de mercadorias	628	11,3	2.181	29,8	1.527	37,8	858	20,4
84.29.59.00	Outras pás mecânicas, escavadores, carregadoras, etc.	36	2,3	543	34,3	544	34,4	312	19,7
85.01.53.10	Motor elétrico de corrente alternada, trifásico, de potência inferior ou igual a 7.500 kW	569	12,9	854	15,7	781	19,7	703	16,7
	Subtotal	-	332,7	-	474,2	-	1.067,9	-	619,2

Fonte: Comex Stat. Elaboração própria.

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

Quanto ao potencial dos intercâmbios bilaterais de veículos pesados direcionados ao Chile, especificamente o caso dos ônibus elétricos produzidos no Brasil, destaca-se que serão pontuados - na seção seguinte - fatores que podem contribuir para a consolidação das vendas.

### Ônibus elétricos

As importações de bens industriais brasileiros realizadas pelo Chile apresentam grande potencial de serem escaladas, tanto em valor e volume, como em intensidade tecnológica. Alguns produtos apresentam os atributos necessários para liderar um processo de adensamento do comércio bilateral. No presente trabalho, optou-se por selecionar os ônibus elétricos como caso emblemático, fato que não diminui em nada as potencialidades de outras mercadorias ou setores na interação bilateral entre os países.

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

Para o Brasil, as vendas externas de ônibus elétricos exemplificam os esforços de recuperação da dinâmica industrial do país, via políticas de neindustrialização, associadas a crescente participação do BNDES na promoção das exportações de setores nacionais com alta capacidade técnica e intensidade tecnológica (BRASIL, 2024b). Para o Chile, o aumento das compras de ônibus elétricos representam parte relevante dos avanços por descarbonizar a economia do país, via promoção de políticas de eletrificação veicular do transporte público, apresentadas em detalhes na *Plataforma de Electromovilidad*<sup>22</sup> do país e em documentos oficiais como *Estrategia Nacional de Electromovilidad* e *Hoja de Ruta para el Avance de la Electromovilidad en Chile* (CHILE, 2021; 2023).

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

Segundo os dados atualizados até o mês de julho de 2024, de autoria da E-BUS RADAR<sup>23</sup>, plataforma que acompanha a frota de ônibus elétricos voltadas ao transporte público de cidades latino-americanas<sup>24</sup>, o Chile posiciona-se como o principal mercado de ônibus elétricos utilizados no transporte público na América Latina, com 2.446 veículos, dos quais 2.267 são utilizados na cidade de Santiago. Segue a lista dos principais países da região que utilizam eletrificados para o transporte público: Colômbia (1.590 veículos), México (752) e Brasil (567). Quanto aos cinco principais fabricantes, destacam-se: BYD (com 2.385 ônibus elétricos), Foton (1.381), Yutong (625), Eletra (451) e King Long (72).

---

<sup>22</sup> Disponível em: <https://energia.gob.cl/electromovilidad>

<sup>23</sup> Disponível em: <https://www.ebusradar.org/#sobre>

<sup>24</sup> Lista de cidades latino americanas monitoradas pela E-BUS RADAR até o mês julho de 2024: Argentina (Córdoba, Mendoza, Rosário e San Juan); Barbados (Bridgtown); Brasil (Bauru, Brasília, Cascavel, Curitiba, Diadema, Guarujá, Maringá, Mauá, Salvador, Salvador – região metropolitana, Santos, São Bernardo do Campo, São José dos Campos, São Paulo, São Paulo – região metropolitana, Sorocaba, Vitória – região metropolitana e Volta Redonda; Chile (Antofagasta, La Reina, La Serena, Las Condes, Rancagua, Santiago e Valparaíso); Colômbia (Bogotá, Cali e Medellín); Equador (Guayaquil, Quito e Santa Cruz); Guatemala (Cidade da Guatemala); México (Cidade do México, Guadalajara, Mérida e Monterrey); Paraguai (Assunção); Peru (Arequipa, Lima e San Isidro); Uruguai (Canelones, Montevideo e Salto) e Venezuela (Mérida).

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

Ao avaliar as vendas de ônibus realizadas no Chile, em 2022, 2023 e 2024 (primeiro semestre), segundo os dados disponibilizados pela *Asociación Nacional Automotriz de Chile*, chama a atenção a rápida evolução das fabricantes chinesas no fornecimento de ônibus para o Chile. Parcela significativa das novas aquisições desde a Ásia são de veículos eletrificados, como ocorreu com os ônibus elétricos da Foton, endereçados ao transporte urbano.

Tabela 5: Evolução das vendas de ônibus<sup>1</sup> no Chile, por marca.

2022	unid.	(%)	2023	unid.	(%)	2024 <sup>2</sup>	unid.	(%)
Volvo	828	27%	Foton	841	27%	Yutong	291	30%
Mercedes Benz	703	23%	Mercedes Benz	433	14%	Mercedes Benz	206	21%
Scania	585	19%	BYD	366	12%	Scania	97	10%
Foton	294	9%	Scania	295	10%	Volvo	85	9%
Fuso	142	5%	Volvo	248	8%	Zhongtong	78	8%
Yutong	75	2%	Fuso	222	7%	Volare	48	5%
Volkswagen	48	2%	Zhongtong	154	5%	Fuso	44	5%
King Long	41	1,3%	Volare	106	3%	King Long	42	4%
Agrale	38	1,2%	Yutong	87	3%	Hyundai	28	3%
Hyundai	36	1,2%	King Long	81	3%	Volkswagen	18	2%
Higer	30	1,0%	Volkswagen	66	2%	Higer	11	1,1%
Chevrolet	11	0,4%	Rem	63	2%	Rem	8	0,8%
Jac	11	0,4%	Hyundai	34	1,1%	Bonluck	5	0,5%
Golden Dragon	2	0,1%	Agrale	24	0,8%	Jac	3	0,3%
Daewoo	1	0,03%	Higer	20	0,7%	Sunlong	3	0,3%
Outros	277	9%	Outros	12	0,4%	Agrale	2	0,2%
<b>TOTAL</b>	<b>3.122</b>		Jac	7	0,2%	Foton	2	0,2%
			Golden Dragon	6	0,2%	Golden Dragon	2	0,2%
			Bonluck	5	0,2%	<b>TOTAL</b>	<b>973</b>	
			Chevrolet	3	0,1%			
			<b>TOTAL</b>	<b>3.073</b>				

Fonte: Asociación Nacional Automotriz de Chile. Elaborado pelos autores. <sup>2</sup> 2024 (janeiro-junho).

<sup>1</sup> Doble Piso & L. Distancia, Interurbano & M. Distancia, Minibus, Taxibus, Transp. Urbano (RED & Regiones).

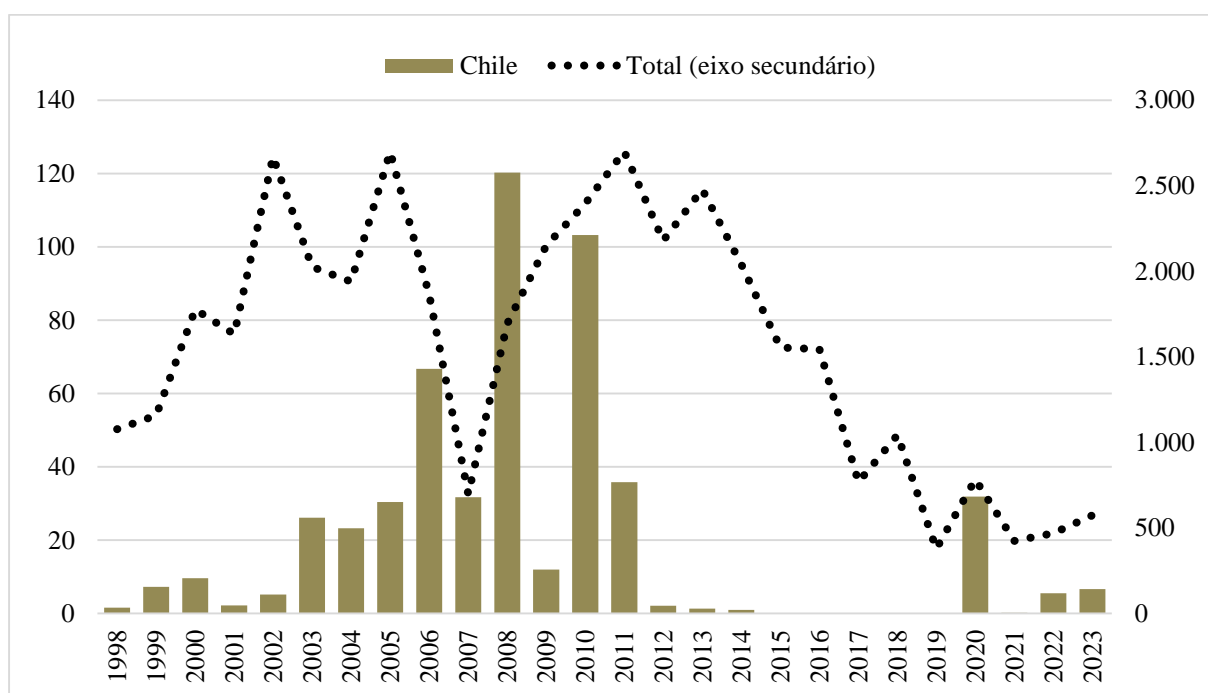
Para que o Brasil possa atuar de maneira mais efetiva no mercado de ônibus elétricos é necessário, além de participar das licitações realizadas pelo governo chileno, que fabricantes de chassis e carroçadoras que produzem no território brasileiro, como ocorre com a Eletra, Marcopolo, Comil, Caio Induscar, Neobus, Ciferal, Irizar, Mascarello, Busscar, Volvo, Scania, Mercedes-Benz e outras, tenham acesso a suficientes créditos para a realização das operações de financiamento à exportação.

## Desembolsos do BNDES para o Chile

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

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

Gráfico 2: Evolução dos desembolsos totais do BNDES na modalidade pós-embarque e por destino selecionado (Chile) das exportações financiadas. Em US\$ milhões.



Fonte: BNDES. Elaboração própria.

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

Tabela 6: Operações do BNDES de apoio à exportação de bens, na modalidade pós-embarque, segundo empresa exportadora, destinadas ao Chile (2002-2023).

Exportador	Nº de operações	Porte do exportador	Descrição da operação	Data da Contratação	Sector/Subsector de atividade
Agrale S.A.	1	Grande	Exportação de bens	24/05/2007	Indústria/fabricação de veículos automotores, reboques e carrocerias
Alstom Hydro Energia Brasil Ltda	3	Grande	Exportação de bens	Entre 05/12/2002 e 30/09/2005	Indústria/fabricação de outros equipamentos de transporte, exceto veículos automotores
Comil Ônibus S.A. - (em recup. jud.)	1	Grande	Exportação de bens	25/07/2012	Indústria/fabricação de veículos automotores, reboques e carrocerias
JCB do Brasil Ltda	40	Grande	Exportação de bens	Entre 29/12/2021 e 06/10/2023	Indústria/fabricação de máquinas e equipamentos
Marcopolo S.A.	5	Grande	Exportação de bens	Entre 25/06/2002 e 28/12/2020	Indústria/fabricação de veículos automotores, reboques e carrocerias
Mercedes-Benz do Brasil Ltda.	5	Grande	Exportação de bens	Entre 27/12/2002 e 28/03/2011	Indústria/fabricação de veículos automotores, reboques e carrocerias
San Marino Ônibus Ltda	1	Grande	Exportação de bens	24/05/2007	Indústria/fabricação de veículos automotores, reboques e carrocerias
Scania Latin America Ltda	2	Grande	Exportação de bens	Entre 20/08/2004 e 26/04/2006	Indústria/fabricação de veículos automotores, reboques e carrocerias
Tramontina Farroupilha S.A. Ind. Metalúrgica	2	Grande	Exportação de bens	Entre 25/04/2014 e 17/10/2014	Indústria/fabricação de produtos de metal, exceto máquinas e equipamentos
Tramontina Multi S.A.	15	Grande	Exportação de bens	Entre 13/12/2012 e 13/10/2014	Indústria/fabricação de produtos de metal, exceto máquinas e equipamentos
Tramontina S.A. Cutelaria	20	Grande	Exportação de bens	Entre 19/10/2012 e 27/10/2014	Indústria/fabricação de produtos de metal, exceto máquinas e equipamentos
Tramontina Teec S.A.	16	Grande	Exportação de bens	Entre 10/07/2012 e 26/06/2014	Indústria/fabricação de produtos de metal, exceto máquinas e equipamentos
Volvo do Brasil Veículos Ltda	10	Grande	Exportação de bens	Entre 07/11/2003 e 14/03/2006	Indústria/fabricação de veículos automotores, reboques e carrocerias

Fonte: BNDES. Elaboração própria.

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

Em relação ao financiamento das exportações de serviços brasileiros, como os de engenharia, a instituição vem sendo foco de debate no âmbito do poder legislativo, sobretudo em razão da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 3/2023 de autoria do deputado Mendonça Filho (União-PE), 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<sup>25</sup>.”

<sup>25</sup> Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 3/2023: Link de acesso: <[https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop\\_mostrarintegra?codteor=2241907](https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=2241907)>.

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

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

Tabela 7: Exportações chilenas por países e produtos selecionados, em 2023.

Posição - país Totam em US\$ bi. (FOB) Atividades	1° China US\$ 36,9 bilhões	2° Estados Unidos US\$ 15,37 bilhões	3° Japão US\$ 6,68 bilhões	4° Coreia do Sul US\$ 5,96 bilhões	5° Brasil US\$ 4,39 bilhões
	<b>80,5%</b>	<b>38,1%</b>	<b>68,9%</b>	<b>85,9%</b>	<b>47,7%</b>
<b>Mineração</b>	minérios de cobre e seus concentrados (45,9%), cobre (19,6%), lítio (9,5%), minérios de ferro e seus concentrados (3,5%), outros (2%)	cobre (31,4%), ouro (1,8%), prata (1,4%), lítio (1,2%), outros (2,3%)	minérios de cobre e seus concentrados (52,7%), minérios de molibdênio e seus concentrados (9,9%), lítio (5,2%), outros (1,1%)	lítio (31,9%), cobre (27,6%), minérios de cobre e seus concentrados (17,4%), minérios de molibdênio e seus concentrados (6,2%), outros (2,8%)	cobre (37,4%), minérios de molibdênio e seus concentrados (6,9%), sal gema, de salinas e marinho (1,4%), iodo (1%), outros (1%)
<b>NÃO Mineração</b>	<b>19,5%</b> 7,2%	<b>61,9%</b> 10%	<b>31,1%</b> 1,5%	<b>14,1%</b> 2,2%	<b>52,3%</b> 4,5%
<b>Frutas e frutos</b>	cerejas (5,7%), ameixas (0,7%), uvas (0,3%), outras (0,5%)	uvas (2,9%), tangerinas (1,6%), amoras (1,6%), maçãs (0,6%), cerejas (0,6%), outras (2,7%)	uvas (0,5%), limões (0,3%), amoras (0,2%), outras (0,5%)	amoras (0,7%), uvas (0,6%), cerejas (0,5%), outras (0,4%)	Maçãs (1,1), kiwis (0,6%), ameixas (0,5%), nozes (0,5%), avelãs (0,4%), cerejas (0,4%), outras (1%)
<b>Florestais e seus derivados</b>	5,3% celulose (4,9%), madeiras e suas manufaturas (0,4%)	7,1% madeiras e suas manufaturas (6,6%), papel cartão e suas manufaturas (0,3%), outros (0,4%)	3,3% madeiras e suas manufaturas (2,4%), celulose (0,9%)	4,2% celulose (2,6%), madeiras e suas manufaturas (1,6%)	1% papel cartão e suas manufaturas (0,8%), celulose (0,1%), outros (0,1%)
<b>Resto (não mineração)</b>	3% 2%	8,1% 19,9%	0,9% 17%	0,5% 2,7%	10,3% 19,6%
<b>Produtos do mar</b>	salmões e trutas (0,8%), farinhas de peixe (0,6%), outros (0,6%)	salmões e trutas (18,2%), conservas e preparações de peixes e mariscos (0,6%), farinhas de peixe (0,5%), outros (0,6%)	salmões e trutas (14%), ouriços (1,2%), gorduras e óleos de peixe (0,7%), outros (1,1%)	farinhas de peixe (1%), salmões e trutas (0,9%), moluscos (0,3%), outros (0,3%)	salmões e trutas (18,9%), gorduras e óleos de peixe (0,6%), outros (0,1%)
<b>Outros alimentos</b>	1,1% carne suína (0,6%), carne bovina (0,2%), carne de ave (0,1%), outros (0,3%)	3,9% resto de outros alimentos (1,4%), carne de ave (0,9%), sucos de frutas, frutos e hortaliças (0,6%), outros (1%)	4,6% carne suína (2,3%), sucos de frutas, frutos e hortaliças (0,9%), tomates preparados ou conservados (0,7%), outros (0,7%)	3,3% carne suína (2,7%), sucos de frutas, frutos e hortaliças (0,3%), outros (0,3%)	2,5% resto de outros alimentos (0,9%), azeite de oliva (0,9%), leite e outros produtos lácteos (0,2%), outros (0,5%)
<b>Viticultura</b>	0,6% vinhos (0,4%), mostos de uva (0,1%), outros (1%)	1% vinhos (0,8%), mostos de uva (0,2%)	2% vinhos (1,6%), mostos de uva (0,2%), outros (0,2%)	0,7% vinhos (0,68%), outros (0,02%)	4% vinhos (3,9%), outros (0,1%)
<b>Outros produtos relevantes</b>	0,2% metanol (0,15%), outros (0,05%)	7% pneus (2,7%), ferroliga (2,7%), óxidos e hidróxidos de molibdênio (1,1%), outros (0,5%)	1,5% sementes para sementeira (0,7%), fertilizantes (0,4%), ferroliga (0,3%), outros (0,01%)	0,5% metanol (0,3%), outros (0,2%)	9,2% metanol (5,6%), fertilizantes (1,5%), fios de cobre (1,3%), outros (0,8%)
<b>Exportação de serviços qualificados por aduanas</b>	0,1%	4,9%	0,3%	0,02%	1,2%

Fonte: *Servicio Nacional de Aduanas de Chile*. Elaboração própria.

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

Japão e Coreia do Sul também apresentaram (em menor e maior grau, respectivamente) alta concentração de produtos da mineração chilena em suas pautas de importação. Em 2023, do total das importações japonesas dessa origem, quase 70% corresponderam a produtos da mineração chilena, sendo os demais 30% distribuídos, principalmente, entre as compras de produtos marinhos, como salmões e trutas, conforme apresentado na tabela 7. Dentre os países



analisados, o caso sul-coreano é o mais extremo em termos de concentração, pois 85,9% das importações realizadas desde o Chile por essa nação asiática foram oriundas do setor de mineração do país sul-americano. Ademais, a Coreia do Sul foi a única nação entre as consideradas cuja principal importação do setor de mineração não foi relacionada ao cobre; nesse caso específico, o principal produto importado foi o lítio.

Em relação aos Estados Unidos, segundo principal destino das exportações chilenas, as compras foram consideravelmente menos concentradas. No ano de 2023, por exemplo, apenas 38,1% das compras estadunidenses dessa origem foram baseadas em produtos do setor de mineração chileno, sendo os demais 61,9% distribuídas em importações de outros bens diversos, como peixes e mariscos, preparações de peixe, madeiras, pneus, frutas diversas (tangerina, uva, amora, maçã), entre outros.

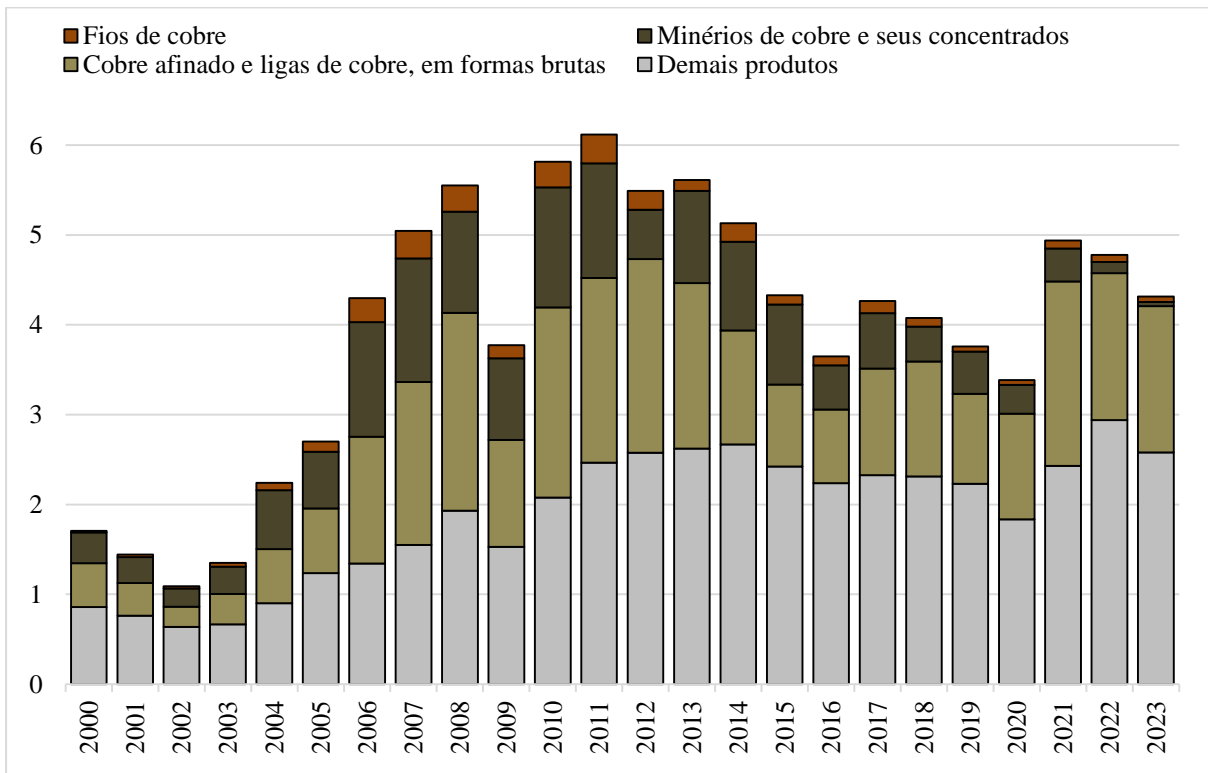
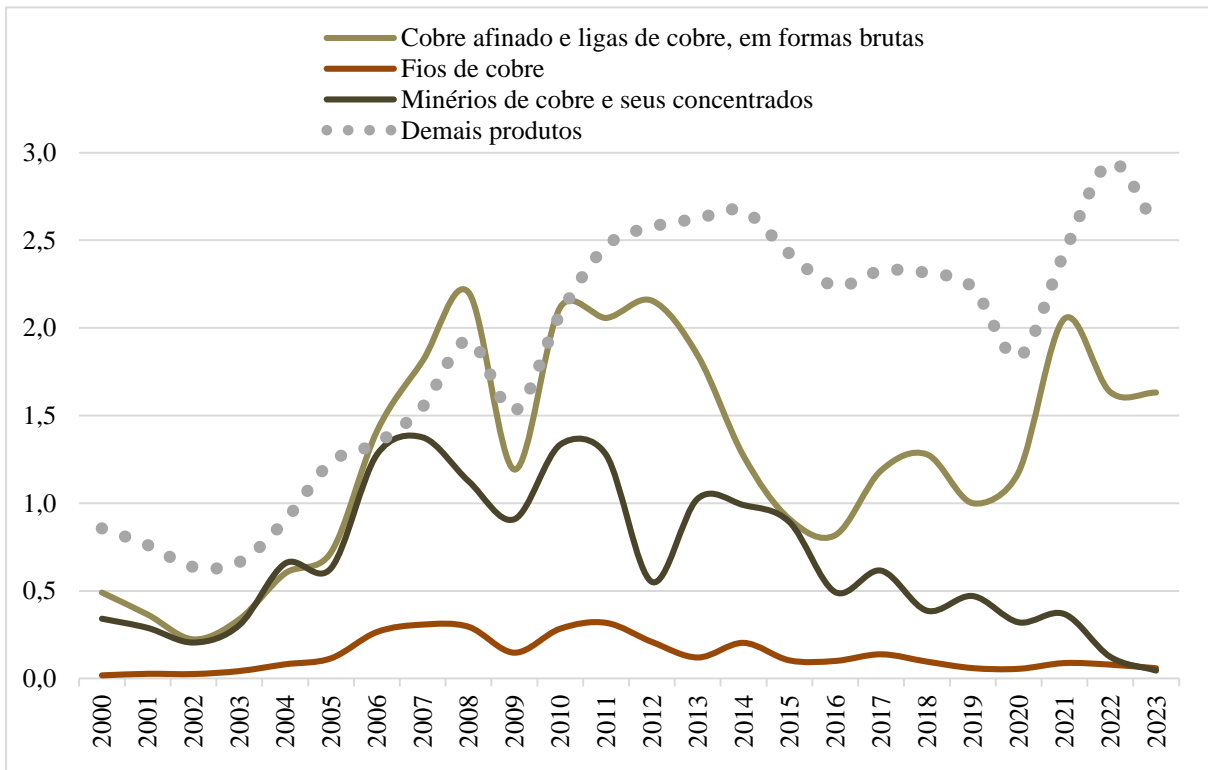
Quanto ao Brasil, quinto principal importador de bens chilenos, destacou-se o relativo equilíbrio da pauta de importação entre produtos minerais e não minerais de origem chilena. Em 2023, as compras externas realizadas pelo Brasil desde o Chile apresentaram a seguinte distribuição: 47,7% do total das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

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

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

Foi possível observar, nos últimos anos, um movimento de reconfiguração do perfil das importações brasileiras de produtos relacionados ao cobre chileno. Os gráficos 3 e 4, apresentado na sequência, expõe as principais mudanças no perfil das compras realizadas pelo Brasil dos três principais produtos de cobre (cobre afinado e ligas de cobre; minérios de cobre e fios de cobre) de origem chilena. Em especial, eles evidenciam a evolução das importações de cobre afinado e ligas de cobre em formas brutas (SH4 74.03), de fios de cobre (SH4 74.08), de minérios de cobre e seus concentrados (SH4 26.03) e do conjunto de todos os demais produtos adquiridos pelo Brasil desde o Chile.

Gráfico 3 e 4: Evolução das importações brasileiras de cobre e ligas de cobre brutos, fios de cobre, minérios de cobre e demais produtos da economia chilena. Em US\$ bi. (FOB).



Fonte: Comex Stat. Elaboração própria.

É possível observar nos gráficos 3 e 4, que ao longo dos anos analisados, houve importante incremento da categoria “demais produtos”, indicando o crescimento das vendas chilenas para além dos três principais produtos de cobre demandados pelo Brasil, nesse sentido, o destaque vai para o comércio de peixes, vinhos, frutas, sal e outros bens. Também houve uma diminuição das importações de fios de cobre e - de maneira mais acentuada - de minérios de cobre e seus concentrados, sobretudo no período posterior ao ano de 2011. Dos três principais produtos relacionados ao cobre chileno que foram analisados, apenas o “cobre afinado e ligas de cobre, em formas brutas” manteve sua posição. Apesar das oscilações, o produto segue liderando o fluxo de vendas do Chile para o Brasil.

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

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

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

Tabela 8: Evolução das importações brasileiras desde o Chile, segundo a intensidade tecnológica das atividades econômicas exportadoras chilenas, entre 2000 e 2023. Em (%) e US\$ bi. (FOB), a preços de 2023.

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

Fonte: Comex Stat-MDIC e UNIDO. Elaborado pelos autores.

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

Tabela 9: Evolução dos principais produtos chilenos importados pelo Brasil em 2000, 2010 e entre 2020 e 2023, segundo a classificação por Posição do Sistema Harmonizado (SH4), a preços de 2023. Em US\$ milhões (FOB) e (%).

SH4	Descrição	2000		2010		2020		2021		2022		2023	
		US\$ mi.	(%)	US\$ mi.	(%)	US\$ mi.	(%)	US\$ mi.	(%)	US\$ mi.	(%)	US\$ mi.	(%)
74.03	Cobre afinado e ligas de cobre, em formas brutas	490,7	29%	2.117,2	36%	1.175,8	35%	2.051,4	42%	1.634,3	34%	1.631	38%
03.02	Peixes frescos ou refrigerados, exceto os filés de peixes e outra carne de peixes da posição 03.04	30,8	2%	254,4	4%	427,5	13%	681,4	14%	771,6	16%	775,6	18%
26.13	Minérios de molibdênio e seus concentrados	23,2	1%	77,4	1%	94,2	3%	257,7	5%	286,7	6%	312,7	7%
29.05	Álcoois acíclicos e seus derivados halogenados, sulfonados, nitrados ou nitrosados	64,3	4%	190,6	3%	181,8	5%	247,1	5%	285,3	6%	205,6	5%
22.04	Vinhos de uvas frescas, incluídos os vinhos enriquecidos com álcool; mostos de uvas, excluídos os da posição 2009	21,3	1%	101,6	2%	207,3	6%	204,6	4%	191,6	4%	172,1	4%
25.01	Sal (incluídos o sal de mesa e o sal desnatado) e cloreto de sódio puro, mesmo em solução aquosa ou adicionados de agentes antiaglomerantes	3,4	0%	22,1	0%	38	1%	50,8	1%	60,6	1%	70,4	2%
74.08	Fios de cobre	17,2	1%	284,6	5%	54,6	2%	87,6	2%	78,6	2%	58,1	1%
08.08	Maçãs, pêras e marmelos, frescos	10,6	1%	22,6	0%	46,3	1%	15,5	0%	60,8	1%	56,6	1%
31.04	Aduos (fertilizantes) minerais ou químicos, potássicos	15,2	1%	67,7	1%	38,5	1%	67,1	1%	302,4	6%	53,5	1%
08.02	Outras frutas de casca rija, frescas ou secas, mesmo sem casca ou peladas	15,8	1%	65,6	1%	33,6	1%	41,9	1%	35,8	1%	47,5	1%
28.01	Flúor, cloro, bromo e iodo	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, cerejas, pêsegos (incluídas as nectarinas), ameixas e abrunhos, frescos	18,1	1%	35,2	1%	35,5	1%	32	1%	39,1	1%	44,7	1%
73.26	Outras obras de ferro ou aço	0	0%	65,3	1%	36,8	1%	59,1	1%	67,5	1%	41,3	1%
87.08	Partes e acessórios dos veículos automóveis das posições 8701 a 8705	26,2	2%	92,9	2%	51,3	2%	49,8	1%	44,8	1%	41	1%
	<b>Subtotal</b>	<b>1.087,8</b>	<b>64%</b>	<b>4.768,7</b>	<b>82%</b>	<b>2.773,3</b>	<b>82%</b>	<b>4.258,2</b>	<b>86%</b>	<b>4.051,4</b>	<b>85%</b>	<b>3.603,7</b>	<b>84%</b>
	<b>Total</b>	<b>1.706,4</b>	<b>-</b>	<b>5.814,7</b>	<b>-</b>	<b>3.385,5</b>	<b>-</b>	<b>4.937,6</b>	<b>-</b>	<b>4.778,4</b>	<b>-</b>	<b>4.313,3</b>	<b>-</b>

Fonte: Comex Stat - MDIC. Elaborado pelos autores.

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

Ademais, outros produtos como: minérios de molibdênio com US\$ 312,7 milhões (ou 7,2%); álcoois acíclicos, com US\$ 202,5 milhões (ou 4,8%); vinhos com US\$ 172 milhões (ou 4%); sal com US\$ 70 milhões (1,6%); frutas com mais de US\$ 210 milhões; autopartes e acessórios; azeite de oliva; produtos lácteos e outras mercadorias oriundas do setor produtivo chileno, são importantes ao abastecimento do mercado brasileiro. A evolução do valor importado e do peso relativo (%) de cada um dos bens anteriormente mencionados, para os anos 2000, 2010 e entre 2020 e 2023, podem ser conferidos na tabela 9, anteriormente.

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

### 3. BRASIL E CHILE NA INTEGRAÇÃO E COOPERAÇÃO REGIONAL

O Brasil convocou os presidentes dos 12 países sul-americanos para discutirem, no dia 30 de maio de 2023 em Brasília, a retomada da agenda de integração regional. O Consenso de Brasília, assinado pelos doze presidentes da América do Sul, expressa a convergência em torno dos temas prioritários para a região. Entre os compromissos, estão a melhoria da infraestrutura e logística, bem como o aumento do comércio e dos investimentos entre os países da região, fortalecimento das cadeias de valor regionais, medidas de facilitação do comércio e de integração financeira, a superação das assimetrias, entre outros (Consenso..., 2023).

O presidente brasileiro elencou dez pontos para a atualização da agenda de integração regional: (i) colocar a poupança regional a serviço do desenvolvimento econômico e social; (ii) aprofundar nossa identidade sul-americana também na área monetária; (iii) implementar iniciativas de convergência regulatória; (iv) ampliar os mecanismos de cooperação de última geração, que envolva serviços, investimentos, comércio eletrônico e política de concorrência; (v) atualizar a carteira de projetos do Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN), reforçando a multimodalidade e priorizando os de alto impacto para a integração física e digital, especialmente nas regiões de fronteira; (vi) desenvolver ações coordenadas para o enfrentamento da mudança do clima; (vii) reativar o Instituto Sul-Americano de Governo em Saúde; (viii) lançar a discussão sobre a constituição de um mercado sul-americano de energia; (ix) criar programa de mobilidade regional para estudantes, pesquisadores e professores no ensino superior; e (x) retomar a cooperação na área de defesa<sup>26</sup>. Nesse estudo, analisam-se oportunidades bilaterais em infraestrutura, produção e comércio que podem gerar externalidades positivas ao ambiente de reconstrução da integração regional.

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

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

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

---

<sup>26</sup> Ver o discurso na íntegra em: <https://www.gov.br/planalto/pt-br/acompanhe-o-planalto/discursos-e-pronunciamentos/2023/discurso-do-presidente-da-republica-luiz-inacio-lula-da-silva-em-reuniao-com-presidentes-de-paises-da-america-do-sul#:~:text=O%20que%20nos%20re%20C3%BAne%20hoje,integra%20C3%A7%20C3%A3o%20C3%A9%20resultado%20da%20redemocratiza%20C3%A7%20C3%A3o>

bilateral (Gonçalves, 2021), reforça o entendimento de que Brasil e Chile têm uma relação bilateral com vocação regional.

### 3.1 Aladi, Mercosul, Unasul e Celac

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

Nesse período, destacam-se a assinatura do Tratado de Cooperação Amazônica (TCA) em 1978 – convertida em Organização do Tratado de Cooperação Amazônica (OTCA) em 1998 –, a criação da Associação Latino-Americana de Integração (ALADI) a partir da assinatura do Tratado de Montevideu em 1980, a “Ata de Integração Brasileiro-Argentina” em 1986 e, futuramente, a criação do Mercado Comum do Sul (Mercosul) em 1991 (Cervo; Bueno, 2010).

Em 1993, o então chanceler Celso Amorim, propôs a Área de Livre Comércio Sul-Americana (ALCSA), cujo objetivo de construir um espaço econômico sul-americano se daria através da “articulação entre os processos de integração em curso na América do Sul... e envolver também a participação do Chile” (MRE, 1994, p. 34 apud Santarosa, 2013, p. 196). Tanto o Mercosul como a proposta da ALCSA ocorreram no contexto da Iniciativa para as Américas, em que a diplomacia brasileira buscou consolidar a cooperação e integração no Cone Sul (Mariano, 2015).

Com o Protocolo de Ouro Preto de 1994, o Mercosul ganhava personalidade jurídica para negociar acordos internacionais (Barros et al, 2022). A entrada em vigor da Tarifa Externa Comum do Mercosul em 1995, a negociação com Chile e Bolívia se deu no formato 4+1 e através de Acordos de Complementação Econômica (ACE) (Santarosa, 2013).

A integração regional, no caso chileno, tem seus primeiros indícios na década de 1950, mas que toma força na década de 1990: na Ata de Santiago, de 1953, Chile e Argentina, menciona a intenção de criar um mercado comum entre os países; o Chile ingressou na Associação Latino-americana de Livre Comércio (ALALC) em 1960; e em 1969, Bolívia, Chile, Colômbia, Equador e Peru dão início ao Pacto Andino com a assinatura do Acordo de Cartagena (Garay; Heredia, 1998).

No âmbito multilateral, o Chile ingressou na APEC, além de fortalecer as relações com a região Ásia-Pacífico, e deu início às negociações de um Acordo de Livre-Comércio com a União Europeia (1994) e com o Canadá (1997), enquanto no âmbito regional, Chile assinou Acordos Preferenciais e ACEs respaldada pela Associação Latino-Americana de Integração (ALADI), em 1991 com o México, em 1993 com Bolívia, Colômbia e Venezuela, em 1995 com o Equador e em 1996 com o Mercosul (Garay; Heredia, 1998).

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

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

A inserção econômica internacional do Chile (flexível, aberta e dinâmica) levou a que o Chile não participasse como membro pleno de blocos subregionais, como o Mercosul ou a Comunidade Andina (Rodríguez; Pressacco, 2005). Contudo, a participação do Chile no Mercosul tem ocorrido em temas políticos (Fonseca Jr., 2006), nos quais o bloco tem sido um importante espaço para o Chile em diversos temas, como turismo, agricultura familiar, saúde, e mais recentemente a Política Externa Feminista, ao organizar junto ao Mercosul um debate sobre o tema em Santiago (Cancillería..., 2023) e onde estiveram presentes a Secretária de América Latina e Caribe, Gisela Padovan, e a Alta Representante para Temas de Gênero, Vanessa Dolce de Faria.

A União de Nações Sul-Americanas (Unasul) resultou dos esforços dos presidentes sul-americanos, com destaque ao protagonismo brasileiro, em criar e fortalecer um espaço de cooperação política regional. Seu Tratado Constitutivo foi assinado em 23 de maio de 2008 em Brasília. A Unasul resultou da I Reunião de Presidentes Sul-Americanos, como abordado na primeira seção, em que se buscava promover a convergência entre Comunidade Andina e Mercosul, e aproximar a ela o Chile, Guiana e Suriname, sendo o Brasil o país com maior interesse na convergência (Barros, 2023).

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

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

O Chile participou ativamente do processo de criação da Unasul, no que diz respeito à institucionalidade baseada no consenso, um espaço de integração flexível e priorizando o diálogo político, as políticas sociais, a educação, a energia, a infraestrutura, a defesa, o meio ambiente e o financiamento (Van Klaveren, 2011). Por não implicar alterações na política comercial chilena, a adesão do Chile à Unasul era percebida como vantajosa devido aos possíveis benefícios e baixos custos para participar como membro pleno (Oyarzún, 2017).

Sendo a primeira Presidência Pro-Tempore da Unasul, o Chile atuou ativamente na mediação da crise política na Bolívia em 2008, resultando no sucesso da Organização na estabilização democrática na região (Van Klaveren, 2011; Ramanzini Jr.; Mariano; Gonçalves, 2021). O Chile, por solicitação do governo boliviano, enviou uma Missão de Observadores Eleitorais durante a aprovação da nova constituição em 2008, e contribuiu para a consolidação institucional nos temas de integração física, energética, política e social (Aranda; Riquelme, 2011).

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

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

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

No contexto de retomada do diálogo regional desde a reunião de presidentes sul-americanos em maio de 2023 em Brasília, o Chile é um dos principais parceiros para projetos de infraestrutura na região sul-americana. Como será demonstrado na seção 4, o Chile é o único país que está presente em três das cinco Rotas de Integração e Desenvolvimentos apresentadas pelo Ministério de Planejamento e Orçamento (MPO).

### **3.2 Aproximação entre o Mercosul e Aliança do Pacífico (2014-2023)**

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

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

A aproximação entre os blocos ocorreu porque também houve uma aproximação bilateral (Gallegos, 2021). Pelo lado brasileiro, a aproximação respondia a uma demanda interna de que as exportações do país não poderiam ser afetadas pela criação e desenvolvimento da Aliança



do Pacífico (Bressan; Gonçalves, 2023; Gonçalves, 2019). Pelo lado chileno, a aproximação com o Mercosul seria uma forma de evitar a cisão da região entre os lados Atlântico e Pacífico e também de aproximar o país ao Brasil (Aranda; Riquelme, 2015; Gallegos, 2021).

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

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

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

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

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

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

Em maio de 2014, a delegação brasileira propôs a antecipação do cronograma de desgravação comercial com o Peru (ACE-58) e Colômbia (ACE-59) de 2019 para dezembro de 2014, e o projeto de declaração conjunta sobre o aprofundamento do Mercosul com os Estados Associados, porém, não foram aprovados (Gonçalves, 2019).

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

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

Brasil e Chile, bem como a atuação desses países, impactaram positivamente o desenvolvimento da agenda de aproximação, em que a “agenda curta”, a qual foi discutida inicialmente entre ambos os países, serviu de base para levar discutir os tópicos da agenda de aproximação (Gonçalves, 2021). A “agenda curta” incluía os temas: a) facilitação do comércio; b) janela única para o comércio exterior; c) acumulação de origem; d) certificação eletrônica; e e) movimento das pessoas. A forma como os temas foram discutidos e, posteriormente, incorporados à agenda de aproximação é descrita a seguir:

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

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

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

Outros aspectos a se destacar dessa aproximação é o exercício da Presidência Pro Tempore de ambos os blocos e as contribuições de organizações como a Cepal e o BID para a agenda da aproximação (Bressan; Gonçalves, 2023; Gonçalves, 2021). Na tabela 10, sintetizam-se os tópicos abordados nos documentos produzidos pelo Mercosul, Mercosul e Aliança do Pacífico, BID e Cepal.

Tabela 10 – A aproximação Mercosul-Aliança do Pacífico em perspectiva.

<b>Documento</b>	<b>Organização</b>	<b>Ano</b>	<b>Propostas temáticas</b>
La Alianza del Pacífico y el MERCOSUR: hacia la convergencia en la diversidad	Cepal	2014	Facilitação do comércio; acumulação de origem; mobilidade de pessoas; estatísticas sobre o comércio exterior; CT&I e prospectiva; Sustentabilidade; Transporte; Energia; Política Industrial; aproximação conjunta à região Ásia-Pacífico; turismo
Plano de Ação	Mercosul	2015	Aprofundamento dos ACEs; certificado de origem; participação das empresas do Mercosul nas Mesas-Redondas de Macro Negócios da Aliança do Pacífico; acumulação de origem; janelas únicas para o comércio exterior; e cooperação aduaneira.
Hoja de Ruta	Mercosul-Aliança do Pacífico	2017	Cadeias regionais de valores, acumulação de origem, facilitação de comércio (Janelas Únicas de Comércio Exterior), cooperação aduaneira, promoção comercial e PMEs, barreiras não tarifárias e facilitação do comércio de serviços
MERCOSUR-Alianza del Pacífico: informe del Diálogo de Alto Nivel Una agenda positiva para la integración	BID	2018	Acordo de Facilitação de Comércio (AFC); Janelas Únicas de Comércio Exterior, Certificado de origem digital; Operadores Econômicos Autorizados (OEA), regra de origem e acumulação regional, convergência regulatória, fundo birregional de articulação empresarial e tecnológica, projetos de conectividade física.
La convergencia entre la Alianza del Pacífico y el MERCOSUR Enfrentando juntos un escenario mundial desafiante	CEPAL	2018	Harmonização regulatória, facilitação de investimentos, reconhecimento mútuo dos programas nacionais de Operador Econômico Autorizado (OEA), mercado digital regional, cooperação no desenvolvimento de estatísticas sobre comércio de serviços.

Plano de Ação	Mercosul- Aliança do Pacífico	2018	Cadeias regionais de valores, acumulação de origem, facilitação de comércio (Janelas Únicas de Comércio Exterior), cooperação aduaneira, promoção comercial e PMEs, barreiras não tarifárias; facilitação do comércio de serviços; facilitação de investimentos, turismo, mobilidade acadêmica, cooperação regulatória, mobilidade de pessoas, comércio inclusivo e gênero, agenda digital e cultura.
---------------	-------------------------------------	------	---

Fonte: Bressan e Gonçalves (2023. Tradução nossa).

Por parte do Brasil, todo o processo de aproximação com a Aliança do Pacífico ocorreu via bilateral, com destaque para os Acordos de Cooperação e Facilitação de Investimentos com Peru e Colômbia e ao Acordo de Livre Comércio com o Chile; intra-Mercosul, através dos ACEs; e entre blocos, a partir dos encontros, da Hoja de Ruta em 2017 e o Plan de Acción em 2018 (Gonçalves, 2019).

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

Em 2020, o tema voltou a ser discutido no âmbito do GRELEX por iniciativa do Chile, que estava à frente da PPT da Aliança do Pacífico, o qual enviou a proposta de Memorando de Entendimento para a criação de uma Comissão Permanente para a Facilitação e o Fortalecimento do Comércio<sup>27</sup>, enquanto o Paraguai, que estava à frente da PPT do Mercosul, solicitou que a Aliança do Pacífico enviasse comentários sobre a proposta do Mercosul facilitação do comércio (Bressan; Gonçalves, 2023).

O Durante a PPT brasileira no Mercosul, foram reportadas as tratativas com a Colômbia avançar na aproximação entre os blocos, e a aproximação com países da Aliança do Pacífico foi feita no âmbito das Comissões Administrativas dos Acordos de Complementação Econômica (ACEs), no caso, com Chile (ACE-35), Colômbia (ACE-72) e Peru (ACE-58), e apenas na ata da comissão administrativa do ACE-35 fez-se menção à Aliança do Pacífico (Bressan; Gonçalves, 2023).

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

<sup>27</sup> O “Marco Geral das Iniciativas Facilitadoras do Comércio no Mercosul” foi aprovado em dezembro de 2019 e diz respeito à opção Estados Partes do Mercosul para identificar e negociar iniciativas facilitadoras de comércio sobre os regulamentos técnicos, procedimento de avaliação de conformidade, normas técnicas, acreditação e metrologia. Disponível em: <https://documentos.mercosur.int/proynormativas/3460>.

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

Portanto, Brasil e Chile são dois atores centrais na aproximação entre o Mercosul e a Aliança do Pacífico. Tal agenda, que partiu do esforço de promover a convergência entre os blocos e, desta forma, promover a integração regional, teve desdobramentos importantes que são observados até hoje.

O Corredor Rodoviário Bioceânico é o principal desdobramento, pois foi o projeto de infraestrutura que nasce no contexto de aproximação Mercosul-Aliança do Pacífico como ferramenta para impulsioná-la, em que Chile e Brasil possuem papel fundamental. Outro desdobramento é o fortalecimento da cooperação entre governos subnacionais em ambos os países, com destaque às regiões do Norte do Chile e os “Estados Articuladores<sup>28</sup>” do Brasil.

#### **4. INTEGRAÇÃO DE INFRAESTRUTURA E O CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO**

O Corredor Rodoviário Bioceânico representa atualmente o que argumentamos sobre as relações bilaterais terem evoluído para diminuir as distâncias e aumentar as conexões entre Brasil e Chile. Algo que ilustra bem esse argumento é a chegada do Encarregado de Negócios, Manuel de Cerqueira Lima, à Santiago assim que foram estabelecidas as relações diplomáticas em 1836: a rota poderia ser feita via Estreito de Beagle, que era uma viagem muito longa, ou de Buenos Aires a Santiago, que era muito arriscada devido a “belicosidade dos indígenas de San Luis” (Fernández, 1959, p. 22. Tradução nossa). Cerqueira Lima escolheu o segundo trajeto e aguardou em Buenos Aires durante quatro meses até encontrar a melhor oportunidade para viajar, chegando em Santiago no dia 03 de março de 1837 após seis semanas de viagem em carruagem (Fernández, 1959).

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

A necessidade de contar com saídas ao Pacífico e corredores bioceânicos, contudo, não é nova. Já na década de 1990, foram realizadas algumas iniciativas nesse sentido: o seminário "A Saída do Brasil para o Pacífico", realizada em 1990 pela Confederação Nacional da Indústria (CNI) e

---

<sup>28</sup> Esta é uma categoria elaborada por Barros, Severo e Carneiro (2022).

da Federação das Indústrias do Estado de Rondônia (Fiero)<sup>29</sup> (Souza, 1993); o seminário “Ciclo do Pacífico: novos mercados e a integração latino-americana” em 1994 em Cuiabá, Mato Grosso, com a presença do Embaixador chileno da época (Muñoz, 1996); e a criação da Zona de Integração Do Centro-Oeste Sul-Americano (Zicosul) em 1997, justamente para promover a aproximação das regiões mediterrâneas da América do Sul aos portos do Atlântico e do Pacífico (Zicosur, 2021).

#### 4.1 Corredores bioceânicos e atores subnacionais

Crescem os estudos sobre as potencialidades do Corredor Rodoviário Bioceânico (Barros et al, 2020; Barros; Gonçalves, 2021; Franco et al, 2023a; Franco et al, 2023ab) e os desafios em relação ao turismo (Gonçalves; Wilke; Asato, 2023), educação e os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (Akamine; Oliveira; Shiota, 2023), gestão territorial sustentável (Ayres et al, 2023), entre outros<sup>30</sup>.

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

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

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

Defende-se que há a necessidade de conformar uma rede de corredores (Barros; Severo; Carneiro, 2022). Gaete, em 2003, já argumentava que estava se desenvolvendo um sistema de corredores terrestres bioceânicos, aproveitando as conexões viárias e ferroviárias, e que englobava seis países sul-americanos: Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai (Gaete, 2003). Em 2006, o então ministro das Relações Exteriores, Celso Amorim, destacou que uma das áreas mais importantes da Unasul era a de integração física e que “a criação de vários corredores interoceânicos, que ligam o Atlântico ao Pacífico, como os que temos entre o Brasil e o Peru, também nos une” (Amorim, 2006. Tradução nossa).

---

<sup>29</sup> Segundo Souza (p. 5, 1993) “O encontro reuniu empresários, governadores da Região Norte, representantes do Itamaraty, Ministério da Infra-estrutura, vice-ministro da Agricultura do Peru, vice-ministro dos Transportes do Peru, embaixador do Peru, no Brasil, e outras autoridades.”

<sup>30</sup> Esses e outros temas foram abordados nas edições da revista “INTERAÇÕES – Revista Internacional de Desenvolvimento Local” da Universidade Católica Dom Bosco, Mato Grosso do Sul.

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

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

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

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

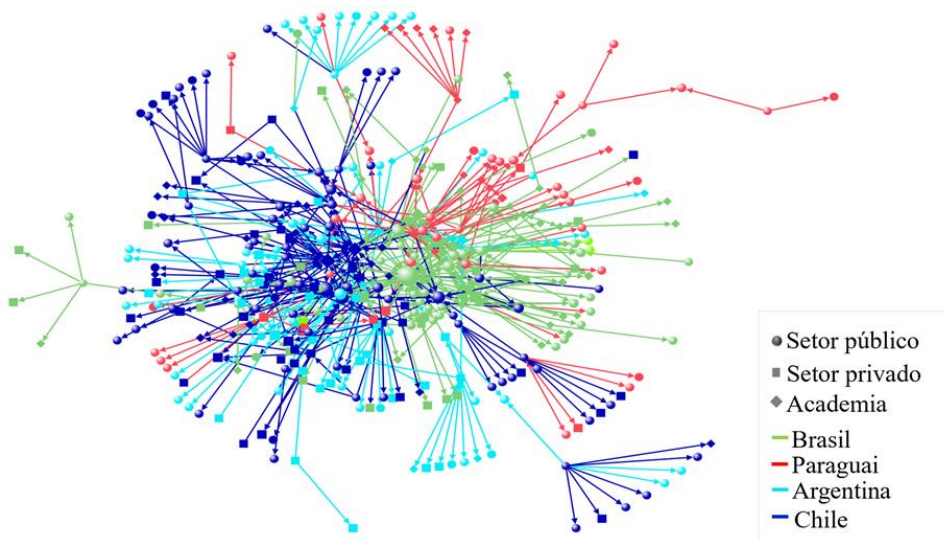
Tabela 11 - reuniões do Grupo de Trabalho do Corredor Rodoviário Bioceânico

Ano	Data	Local
2016	Maio	Antofagasta, Chile
	Julho	Campo Grande/MS, Brasil
	Outubro	San Salvador de Jujuy, Argentina
2017	Maio	Assunção, Paraguai
	Novembro	Antofagasta, Chile
2018	Junho	Salta, Argentina
2019	Abril	Assunção, Paraguai
	Agosto	Campo Grande/MS, Brasil
2020	Outubro	Chile (virtual)
2022	Novembro	Antofagasta, Chile
2023	Novembro	Iquique, Chile

Fonte: adaptado de Barros et al (2020).

No estudo elaborado pela Universidad Católica del Norte, de Antofagasta no Chile, e do Ipea, fruto de um convênio de cooperação entre ambas as instituições<sup>31</sup>, foi analisada a rede de atores do Corredor Rodoviário Bioceânico e como essa rede sustenta as atividades do Grupo de Trabalho e confere resiliência ao projeto (Franco et al, 2023a). Brasil e Chile são os principais atores dessa rede e com alta capacidade de conexão com outros atores, principalmente os atores das fronteiras, isto é, atores brasileiros com atores paraguaios e atores chilenos com atores argentinos, como indicam as Figuras 1 e 2 (Franco et al, 2023a).

Figura 1 – Rede de atores do Corredor Rodoviário Bioceânico



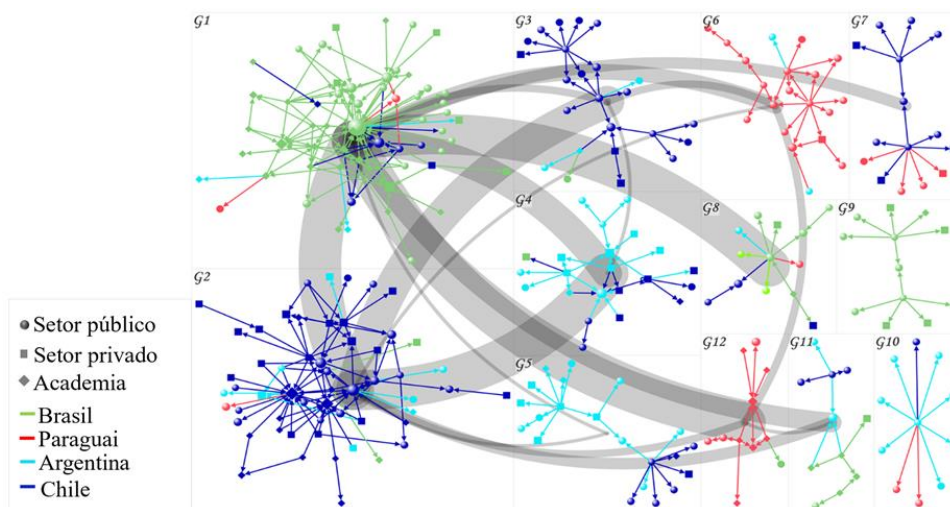
Fonte: Franco et al (2023)

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

<sup>31</sup> O convênio de cooperação entre o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) e a Universidade Católica do Norte (UCN) foi celebrado no 24 de setembro de 2021. Ver em: [https://portalantigo.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com\\_content&view=article&id=38557](https://portalantigo.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=38557).



Figura 2 – Clusters na rede de atores do CRB



Fonte: Franco et al (2023).

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

Como apontado no estudo elaborado pelo Ipea e a Universidad Católica del Norte, é necessário melhorar a governança do Grupo de Trabalho do Corredor Rodoviário Bioceânico para melhor coordenação e gestão deste corredor (Franco et al, 2023a). São cinco propostas, baseadas nos quatro pontos a seguir, nos quais Brasil e Chile podem desempenhar um papel fundamental:

- Modelo de gestão.
- Dilema do ator chave.
- Promoção do Corredor Rodoviário Bioceânico.
- Integração de duas novas mesas: desenvolvimento social e ambiental, e segurança fronteiriça.

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

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

Propõe-se a criação de um site que concentre a informação institucional e preserve o acervo do Grupo de Trabalho. O site poderia oferecer um espaço para acolher sugestões por parte da

sociedade civil. Essa proposta parte do diagnóstico de que a rede de atores se estabelece a partir do contato pessoal entre as pessoas que fazem parte dela. Como visto na figura 1, há atores chave com alta capacidade de conexão com outros atores; portanto, na situação hipotética de saída desses atores dos cargos que ocupam, a rede poderia se desmobilizar (Franco et al, 2023a).

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

Em um estudo recente da Secex do MDIC, o primeiro passo para a internacionalização das pequenas e médias empresas é o entorno regional: em 2020, 61% das empresas exportadoras enviam seus produtos aos países latino-americanos e 41% direcionam seus produtos aos países do Mercosul (Secex, 2023b). As empresas exportadoras tendem a favorecer destinos fisicamente próximos e onde não há tarifas restritivas aos produtos brasileiros (Secex, 2023b). Nesse estudo, indica-se que as economias mais relevantes que tem acordos comerciais com o Brasil estão localizadas na América do Sul.

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

No âmbito da retomada dos diálogos sobre infraestrutura regional com o Consenso de Brasília, no dia 05 de junho do mesmo ano foi criado o Subcomitê de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano, no âmbito do Ministério do Planejamento e Orçamento, através da Resolução GM/MPO nº 1, de 7 de junho de 2023<sup>32</sup>.

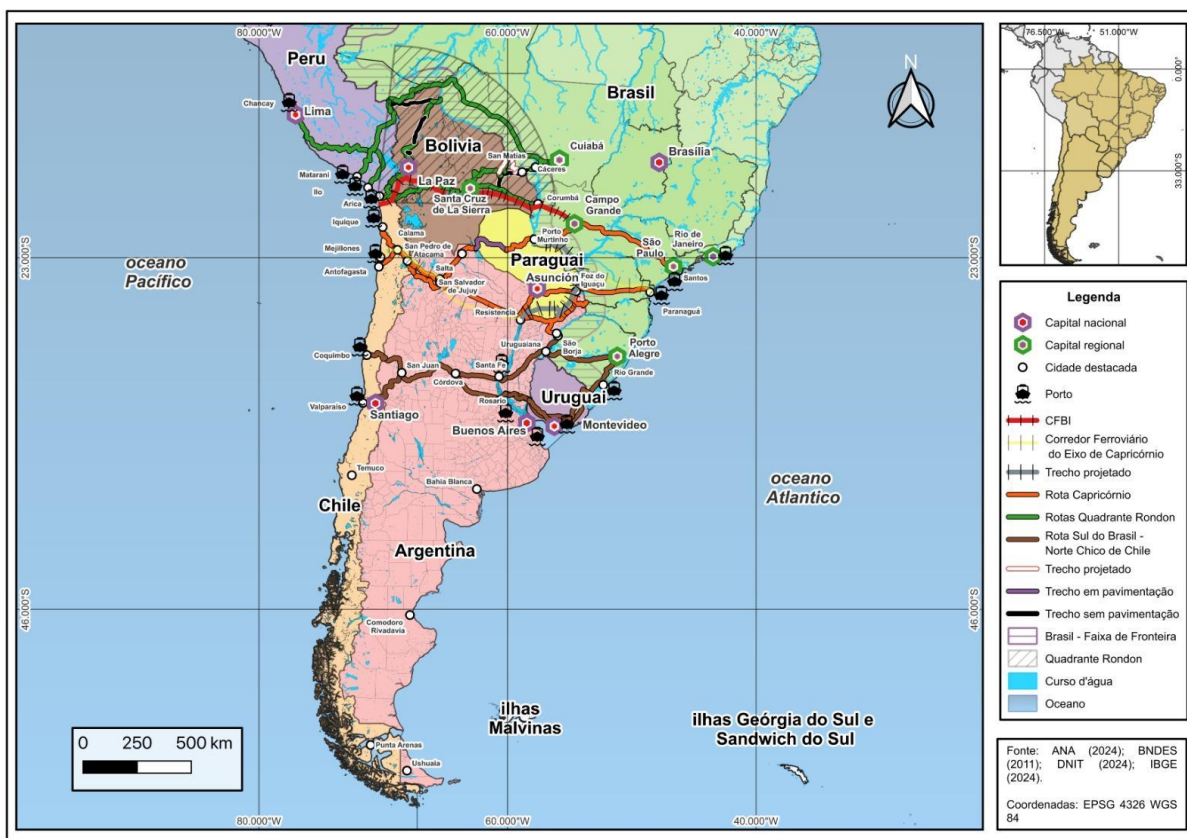
Os trabalhos do Subcomitê se orientaram para a coleta, sistematização e análise dos principais gargalos e demandas apresentadas pelas autoridades e representantes dos estados. O ponto de partida foi a identificação de que as exportações brasileiras estão de movendo do Atlântico para o Pacífico, como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

---

<sup>32</sup> Disponível em: [https://www.gov.br/planejamento/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/governanca/comite-ministerial-de-governanca/subcomite-de-integracao-e-desenvolvimento-sul-americano-1/arquivos/resolucao\\_cmg\\_01-1.pdf](https://www.gov.br/planejamento/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/governanca/comite-ministerial-de-governanca/subcomite-de-integracao-e-desenvolvimento-sul-americano-1/arquivos/resolucao_cmg_01-1.pdf).

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

Mapa 1: Rotas de Integração apresentadas pelo Brasil que incluem o Chile.



Fonte: Elaborado pelos autores com apoio de Jackson Bitencourt.

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

Isso reforça outro argumento defendido nos trabalhos supracitados: corredores não são competitivos entre si, mas se complementam e incentivam a conformação de uma rede de corredores bioceânicos que potencialize as relações do Brasil com seus vizinhos e viabilize a integração regional em distintos eixos. No mapa 1 estão as três rotas que conectam o Brasil a Chile, apresentadas pelo Ministério do Planejamento e Orçamento (MPO) em agosto de 2023. No presente trabalho, nomeia-se Sul do Brasil – *Norte Chico de Chile* a Rota que foi chamada Porto Alegre-Coquimbo, devido a seu maior alcance e menor dependência da execução da obra,

que se encontra paralisada, do Túnel Água Negra, localizado na fronteira entre Argentina e Chile.

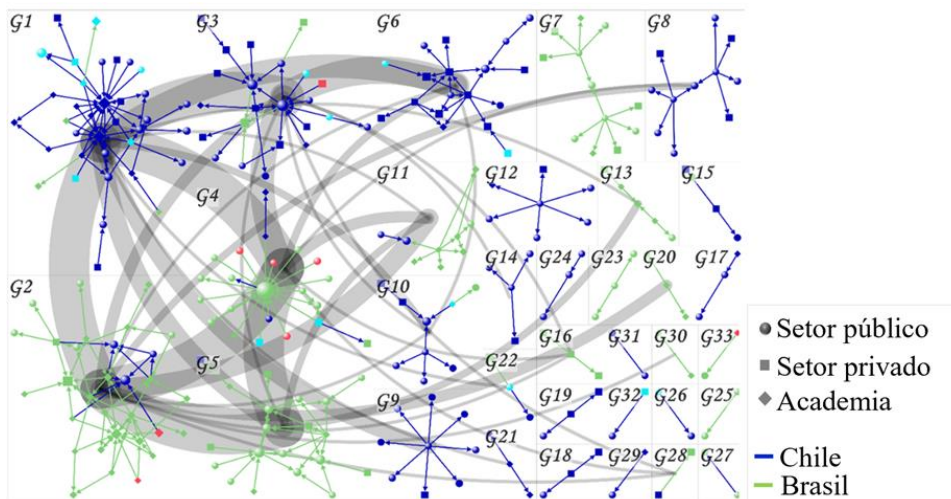
Na dimensão subnacional, o corredor é uma importante ferramenta para superar a condição de “dupla periferia” das regiões: periféricas em relação aos centros nacionais e de países que estão na periferia mundial (Juste, 2017), além de serem regiões onde há falta de infraestrutura, há baixa participação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

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

Em 1994, houve a primeira visita oficial de um embaixador chileno ao Estado de Mato Grosso e a realização do seminário “Ciclo do Pacífico: novos mercados e a integração latino-americana” em Cuiabá, e a visita do governador desse estado ao Chile iniciando em Arica, Iquique e finalizando em Santiago (Muñoz, 1994). Em 2023, foi inaugurado o escritório comercial da Corporação de Desenvolvimento da Região de Tarapacá do Chile em Campo Grande (MS) com o objetivo de atrair investimentos brasileiros em Tarapacá. Esse foi o primeiro escritório de uma região chilena no exterior, reforçando a dimensão subnacional do corredor bioceânico. De forma complementar, em novembro de 2022 e abril de 2023 foram realizadas as reuniões do Fórum dos Territórios Subnacionais do Corredor Bioceânico de Capricórnio, uma instância de iniciativa dos governos subnacionais que fazem parte do corredor.

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

Figura 3 - Relações bilaterais sobre a coordenação do CRB entre Chile e Brasil



Fonte: Franco et al (2023).

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

Dado ao importante peso de Brasil e Chile na rede de atores e às características dos vínculos entre esses dois países, reforça-se a participação de atores do setor privado tanto no Grupo de Trabalho, através da proposta de formalizar a rede de empresários do corredor (Franco et al, 2023a), e do aumento de comércio e investimentos entre Brasil e Chile.

#### 4.2 Mercado sul-americano de energia e Integração Dutoviária

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

Conforme mencionado na segunda seção do presente estudo, as exportações brasileiras de óleos brutos de petróleo (NCM 27.09.00.10) destinadas ao Chile no ano 2023, alcançaram US\$ 3,1 bilhões. Esse valor foi equivalente a movimentação anual de 6.549.389 metros cúbicos ( $m^3$ ). Considerando os fatores de conversão detalhados pela Empresa de Pesquisa Energética (EPE), tem-se que um metro cúbico é equivalente a 6,28981 barris (EPE, 2023, p. 225). Portanto, o fluxo de 6.549.389  $m^3$ /ano (ou 17.943,53  $m^3$ /dia) de óleos brutos de petróleo brasileiro direcionados ao Chile, equivale a 41.194.412,4 barris/ano (ou 112.861,4 barris/dia).

A construção de projetos emblemáticos de integração de infraestrutura energética regional, como um oleoduto integrando o Brasil ao Pacífico chileno, seria fundamental para dar maior



segurança energética ao Chile, enquanto o país avança no desenvolvimento de fontes alternativas de energia, como o hidrogênio verde (CHILE, 2024) e em sua agenda de transição energética (CHILE, 2023; 2022). Ademais, é oportuno considerar que com o transporte dutoviário não haveria a necessidade de queima de combustíveis fósseis relacionados ao transporte de navios petroleiros, ou seja, haveria um considerável descarbonização do transporte desse tipo de carga.

A tabela 12, apresentada na sequência, demonstra a evolução recente do valor das importações chilenas de combustíveis minerais e seus derivados, entre os anos 2012 e 2023. O grande volume das compras externas desse tipo de produto elucida o quadro de vulnerabilidade energética enfrentado pelo Chile, sobretudo no tocante à geração de energia CHILE, 2019).

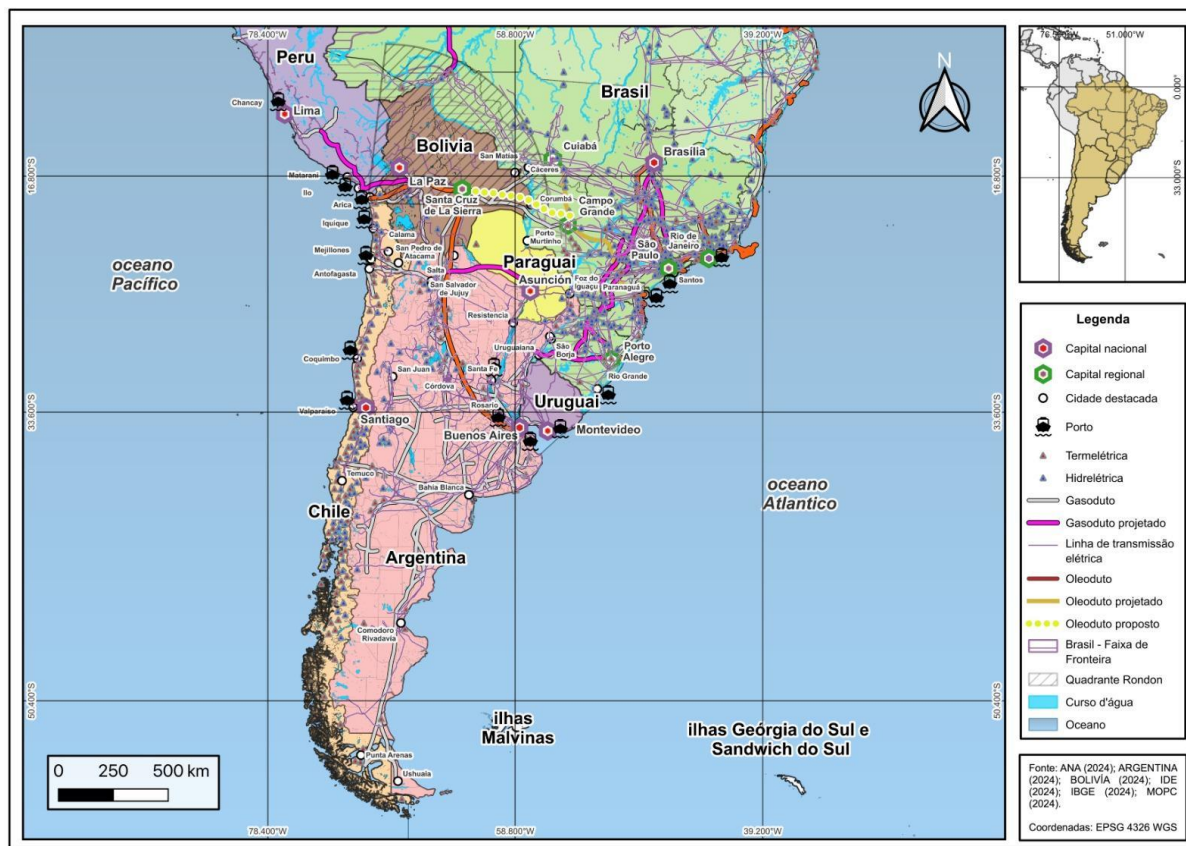
Tabela 12: Evolução das importações chilenas de combustíveis fósseis e derivados do mercado externo, entre 2012 e 2023. Em US\$ bilhão (CIF) a preços de 2023.

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

Fonte: *Servicio Nacional de Aduanas de Chile*. Elaboração própria.

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

Mapa 2: Integração energética e transporte dutoviário.



Fonte: Elaborado pelos autores com apoio de Jackson Bitencourt.

Partindo-se de um cenário hipotético em que se mantenha - para as vendas futuras - o mesmo valor e volume das exportações de petróleo bruto que o Brasil destinou ao Chile no ano de 2023, estima-se que seria necessário, permanecendo todas as demais variáveis constantes, pouco mais de 1 ano de operação em plena capacidade para que a infraestrutura energética de 2.330 km de extensão, entre o Brasil, Paraguai, Argentina e o Norte do Chile, fosse capaz de cobrir os custos estimados de sua implementação, como é possível observar na tabela 13.

Tabela 13: Estimativa de custos do Capital Fixo de Investimento (Capex).

Oleodutos	Distância (km)	Capacidade (m³/dia)	Capex		Diâmetro do duto (em polegada) por trecho existente	Custo estimado por km	
			(R\$ mi.)	(US\$ mi.) <sup>1</sup>		Em R\$ (mi.)	Em US\$ (mi.)
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
<b>Trecho hipotético Campo Grande - Antofagasta</b>	<b>2.330</b>	<b>17.944</b>	<b>16.776</b>	<b>3.337</b>	-	<b>7,2</b>	<b>1,4</b>

Fonte: (Webmap, Empresa de Pesquisas Energéticas); (EPE, 2022). Plano Indicativo de Oleodutos. Análise econômica das propostas de traçados (ciclo 2021/2022). Elaboração própria.

<sup>1</sup> Para a conversão dos custos de real (R\$) para dólar (US\$) foi utilizado a taxa de câmbio (R\$ 5,20/US\$). Ademais, para corrigir os valores de 2022 para o ano de 2023, utilizou-se o deflator: 0,9671.

No entanto, é fundamental ressaltar que o oleoduto proposto somente fará sentido se estiverem sendo construídas simultaneamente ao menos uma das seguintes infraestruturas dutoviárias presentes no Plano Indicativo de Oleodutos apresentados em publicação da Empresa de Pesquisas Energéticas (EPE - 2021/2022), cujos traçados acessam o município de Campo Grande-MS, são eles: (i) oleoduto Araucária-Cuiabá (Olac) e (ii) oleoduto Uberaba-Cuiabá (Oluc) conectado ao oleoduto Uberaba-Paulínia.

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

Para estimar a extensão do oleoduto proposto, foi considerada a distância entre Campo Grande-MS e Antofagasta, no âmbito do Corredor Rodoviário Bioceânico (incluído na proposta da Rota Capricórnio, em 2023), em razão da construção dos dutos se darem ao longo da faixa de domínio desse trecho da estrada bioceânica. Quanto ao investimento do projeto proposto, levando em consideração que o Capital Fixo de Investimento (Capex<sup>33</sup>) dos oleodutos Araucária-Cuiabá (Olac) e Uberaba-Cuiabá (Oluc) já estavam disponíveis em estudos de viabilidade da EPE, optou-se por utilizá-los como aproximações do custo por quilômetro de construção. Considerou-se a média simples da estimativa dos custos por quilômetro tanto do

<sup>33</sup> “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 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).



Olac como do Oluc para chegar a uma aproximação crível referente ao custo do trecho dutoviário hipotético entre Campo Grande-MS e Antofagasta.

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

#### 4.3 Possibilidade de pontes birregionais

As Cúpulas UE-CELAC em 2013, 2015 e 2023, América do Sul e Países Africanos (ASA) em 2006, 2009 e 2013, América do Sul e Países Árabes (ASPA) em 2005, 2009, 2012 e 2015, são exemplos de pontes birregionais da América do Sul em que Brasil e Chile participaram.

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

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

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

A cooperação sul-sul do Brasil representa o interesse do país de superar os desafios do desenvolvimento de seus pares através da cooperação científica e educacional e cooperação técnica, em que a Agência Brasileira de Cooperação (ABC) possui papel fundamental (Schleicher; Barros-Platiau, 2023). O Chile, no processo de redemocratização, passou a cumprir o papel de doador e receptor de cooperação para o desenvolvimento, cujo modelo para a cooperação Sul-Sul se caracteriza pela concentração em atividades técnicas e cooperação triangular (Santander, 2018).

A ABC foi criada em 1987 e tem como atribuições “planejar, coordenar, negociar, aprovar, executar, acompanhar e avaliar a cooperação técnica do exterior para o Brasil e do Brasil para o exterior. A ABC também é responsável pela cooperação humanitária brasileira” (ABC, 2022). No Chile, a Agência Chilena de Cooperação Internacional para o Desenvolvimento (AGCID),

criada em 1990, é a agência responsável por implementar e executar projetos de cooperação internacional.

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

A AGCID (2023), em conformidade com Diretrizes Prioritárias de Política Externa 2022-2026 (Lineamientos..., 2022), estabeleceu que os critérios orientadores da estratégia de cooperação no período 2023-2026 são: Desenvolvimento Inclusivo e Sustentável; Direitos Humanos e Igualdade de Gênero; Meio Ambiente e Política Turquesa; Países Vizinhos e América Latina.

#### 4.3.1 Diálogos África

A África se tornou prioridade tanto nas ações da política externa quanto nos projetos cooperação técnica do Brasil, os quais se tornaram meios para prover expertise de órgãos públicos brasileiros aos países do Sul Global (Schleicher; Barros-Platiau, 2017). Segundo a ABC (2024), os projetos de cooperação sul-sul com países africanos são Angola, Cabo Verde, Guiné-Bissau, Moçambique, São Tomé e Príncipe - países do Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa (PALOP) - e Benin, Burkina Faso, Chade, e Mali, que conformam o grupo Cotton-4, países produtores de algodão.

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

Segundo a AGCID (2023), Chile tem expandido e diversificado suas relações de cooperação com os países africanos desde 2014, principalmente, na formação de capital humano nas áreas de desenvolvimento institucional e sustentável, desenvolvimento social, mineração, gestão de recursos hídricos, agricultura, aquicultura, entre outras. Em 2018, foi aprovada a entrada do Chile, como Observador Associado<sup>34</sup>, à Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP), e o Chile promoveu reuniões com Embaixadas Concorrentes da África no Brasil.

A boa relação do Brasil com o conjunto dos países africanos é importante ativo do país. Uma maior integração entre Brasil e África permitiria não somente a dinamização dos intercâmbios bilaterais, mas também a promoção da cooperação e a facilitação do diálogo birregional envolvendo a América do Sul e o continente africano. Nesse contexto, entende-se que o Chile

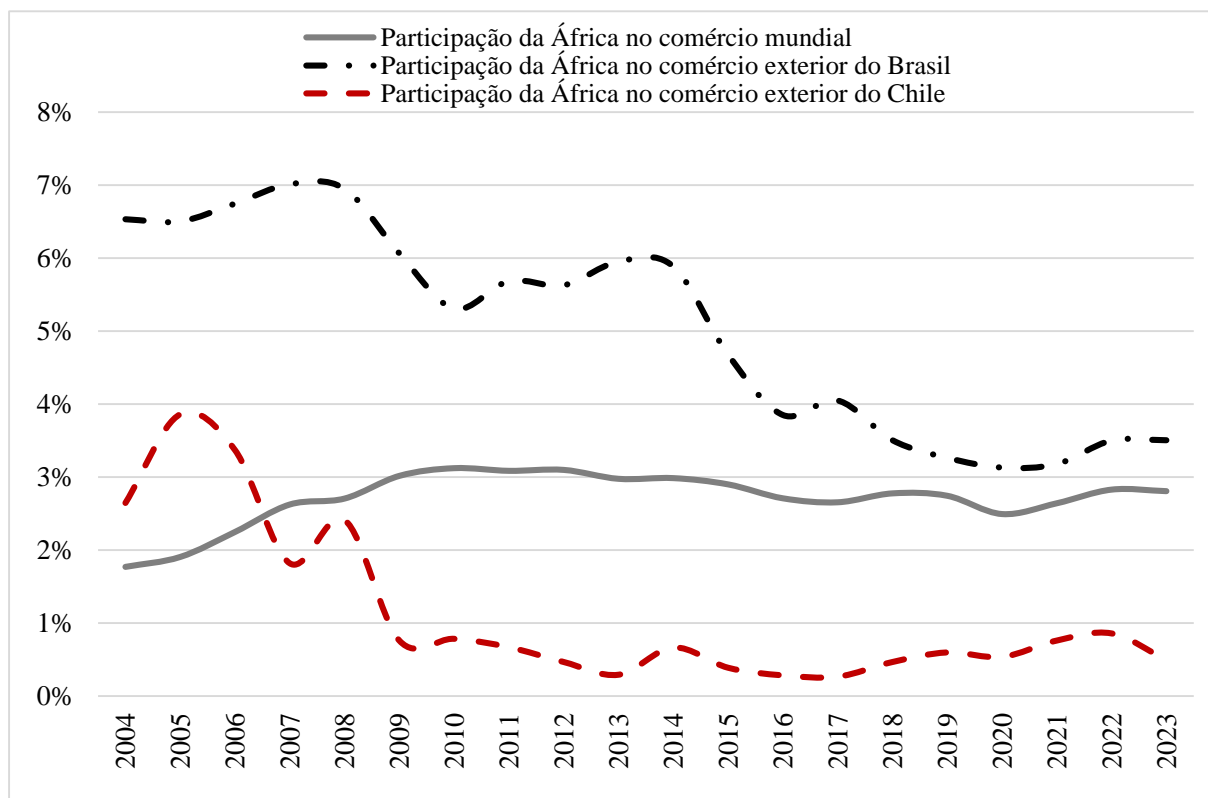
---

<sup>34</sup> Criada em 2005, “A criação da categoria de Observador Associado abriu uma janela de oportunidade para o eventual ingresso de Estados ou regiões lusófonos que pertencem a Estados terceiros, mediante acordo com os Estados-membros”. Fonte: <https://www.cplp.org/id-2765.aspx>.

poderia melhorar seu acesso ao mercado africano a partir das estabelecidas conexões brasileiras na costa Atlântica; raciocínio análogo poderia ser feito sobre as conexões do Brasil com a Ásia-Pacífico, via litoral chileno. Esses elos de integração birregionais são fundamentais para a aproximação de Brasil e Chile com terceiros mercados, atuando, reciprocamente como plataformas logísticas facilitadoras.

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

Gráfico 5: Evolução da participação da África no comércio mundial<sup>1</sup> e no comércio exterior do Brasil e do Chile, entre 2004 e 2023. Em (%).



Fonte: ITC, Trademap. Elaborado pelos autores.<sup>1</sup> Comércio mundial = exportações + importações mundiais.

Entre 2004 e 2014, período em que o governo brasileiro levou adiante uma política externa africanista (BRASIL, 2016), o peso relativo do continente africano para o comércio exterior brasileiro foi significativamente superior à participação da África no comércio mundial. Aliás, ao longo de todo o período analisado, o peso da África para o comércio brasileiro foi superior ao peso do continente no comércio mundial. Essa aproximação entre Chile e África, possibilitada pela agenda de integração de infraestrutura física, normativa e

regulatória entre Brasil e Chile, pode representar tanto a dinamização das trocas bilaterais, como o aumento do peso da economia africana para o comércio exterior chileno.

#### 4.3.2 Diálogos Ásia

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

Em outubro de 2023, o ministro das Relações Exteriores, Mauro Vieira, realizou visitas ministeriais aos países da Associação dos Países do Sudeste Asiático (ASEAN). Foram anunciadas a abertura da Embaixada do Brasil no Camboja e o estabelecimento do Plano de Trabalho Brasil-Indonésia, e foi realizada a 1ª Reunião Trilateral Brasil-ASEAN

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

A Aliança do Pacífico, da qual o Chile faz parte, mantém o Plano de Trabalho Aliança do Pacífico-ASEAN desde 2017. O último Plano de Trabalho (2021-2025) conta com 23 pontos, divididos em 5 áreas de trabalho: i) Cooperação Econômica; ii) Educação e Contatos interpessoais; iii) Ciência, tecnologia e inovação, bem como cidades inteligentes e conectividade; iv) Meio ambiente e desenvolvimento sustentável; v) Cooperação na recuperação pós-pandemia devido à COVID-19 (Alianza del Pacífico, 2021). Há menção a gênero nas 5 áreas de trabalho.

## 5. RECOMENDAÇÕES PARA FORTALECER A RELAÇÃO BILATERAL COM VOCAÇÃO REGIONAL

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

Tabela 14: Recomendações para fortalecer a relação entre Brasil e Chile.

<b>Tópicos</b>	<b>Sugestões</b>
Integração econômica	Consolidar projetos bilaterais de integração produtiva e comercial que possam catalizar a atualização da agenda de integração econômica sul-americana, por exemplo na cadeia de ônibus elétricos.
Integração logística e energética	Aprofundar os estudos sobre conexões dutoviárias entre Brasil e Chile, associados à discussão sobre a constituição de um mercado sul-americano de energia, que assegure o suprimento, a eficiência do uso de nossos recursos, a estabilidade jurídica, preços justos e a sustentabilidade social e ambiental.
Integração logística e comercial setorial	Compartilhar as redes de distribuição de proteína animal e frutas: Chile poderia utilizar as redes de distribuição de carnes brasileiras no Atlântico para exportar peixe e o Brasil poderia utilizar as redes chilenas de distribuição de peixes no Pacífico para vender carnes, fortalecendo cadeias logísticas regionais.
Integração logística e comercial birregional	Explorar as possibilidades de conectividades estabelecidas entre o Brasil e a África e o Chile e a Ásia-Pacífico para ampliar os benefícios logísticos oferecidos pelo Corredor Rodoviário Bioceânico e as Rotas de Integração.
Comércio e Gênero	Orientar missões empresariais com perspectiva de gênero a partir das potencialidades de incremento do comércio bilateral e as oportunidades de incremento das exportações do Mato Grosso, Mato Grosso do Sul (Centro-Oeste) e Paraná (Sul) ao Chile identificadas nesse estudo, visando também a dimensão do desenvolvimento local com a conclusão das obras do Corredor Rodoviário Bioceânico.
	Estabelecer o Comitê de Comércio e Gênero, previsto no artigo 18.4 do Acordo de Livre-Comércio Brasil e Chile, e fomentar que os órgãos e as agências de promoção, a ApexBrasil e a ProChile, contribuam para o fortalecimento do comércio bilateral com ênfase de gênero considerando a experiência das iniciativas “Programa Mulheres e Negócios Internacionais” (ApexBrasil) e “Mujer Exporta” e “Activa Empresarias” (ProChile).

<p>Corredor Rodoviário Bioceânico</p>	<p>Atuar conjuntamente para o aprimoramento institucional do Grupo de Trabalho do Corredor Rodoviário Bioceânico.</p>
	<p>Aprimorar o desenho institucional do Grupo de Trabalho, de forma que esse seja composto por um comitê governamental (representantes nacionais), um comitê consultivo (representantes das cidades, estados e agências regionais ou outros), comitê de controle e seguimento (instituições de pesquisa e universidades), além das mesas de trabalho já estabelecidas e as que deveriam ser criadas.</p>
	<p>Criação de duas novas Mesas no Grupo de Trabalho do Corredor Rodoviário Bioceânico (Desenvolvimento Social e Ambiental e Mesa Segurança Fronteiriça), a fim de garantir a participação de agências e governos subnacionais.</p>
	<p>Realização de missões empresariais para promover o corredor com um sentido de integração regional, destacando suas vantagens principalmente para os temas de facilitação de comércio, encadeamentos produtivos regionais e com foco nas pequenas e médias empresas, e criação da rede empresarial do Corredor Rodoviário Bioceânico.</p>
	<p>Recuperação do acervo e manutenção adequada de <i>website</i> para o Corredor Rodoviário Bioceânico.</p>
	<p>Adoção da perspectiva de gênero e de povos originários nas discussões realizadas no âmbito das mesas do Grupo de Trabalho.</p>

Elaborado pelos autores.

## REFERÊNCIAS

ABC. Cooperação Sul-Sul. **MRE**, 2024. Disponível em: <https://www.abc.gov.br/Projetos/CooperacaoSulSul>.

ABC. Cooperação Técnica. **MRE**, 01 nov. 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/abc/pt-br/assuntos/cooperacao-tecnica/cooperacao-tecnica>.

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

ADESÃO brasileira ao projeto do cabo de fibras óticas “Humboldt” — Nota Conjunta do Ministério das Relações Exteriores e do Ministério das Comunicações. **MRE**, 13 maio 2021. Disponível em: [https://www.gov.br/mre/pt-br/canais\\_atendimento/imprensa/notas-a-imprensa/adesao-brasileira-ao-projeto-do-cabo-de-fibras-oticas-201chumboldt201d-nota-conjunta-do-ministerio-das-relacoes-exteriores-e-do-ministerio-das-comunicacoes](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. Estrategia de la Cooperación Internacional para el Desarrollo de AGCID 2023- 2026. **Agencia Chilena de Cooperación Internacional para el Desarrollo – AGCID**, set. 2023. Disponível em: [https://www.agci.cl/images/centro\\_documentacion/Estrategia\\_de\\_Cooperacion\\_AGCID\\_2023\\_2026.pdf](https://www.agci.cl/images/centro_documentacion/Estrategia_de_Cooperacion_AGCID_2023_2026.pdf).

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

ALIANZA DEL PACÍFICO. ASEAN – Pacific Alliance Work Plan 2021-2025. Alianza del Pacífico, 2021 Disponível em: <https://alianzapacifico.net/wp-content/uploads/2021/11/Final-Draft-ASEAN-Pacific-Alliance-WP-2021-2025.pdf>.

AMÉRICA Latina: Dois Oceanos, Uma Voz, por Luiz Inácio Lula da Silva e Ricardo Lagos. **Instituto Lula**, 06 out. 2014. Disponível em: <https://lula.com.br/america-latina-dois-oceanos-uma-voz-por-luiz-inacio-lula-da-silva-e-ricardo-lagos/>

AMORIM, C. Discurso do Ministro Celso Amorim por ocasião da II Reunião do Fórum sobre a Iniciativa da Bacia do Pacífico Latino-americano [em espanhol] - Lima, 20 de agosto de 2007. **MRE**, 20 ago. 2007. Disponível em: <https://www.gov.br/mre/pt-br/centrais-de>

conteudo/publicacoes/discursos-artigos-e-entrevistas/ministro-das-relacoes-  
exteriores/discursos-mre/celso-amorim/discurso-do-ministro-das-relacoes-exteriores-  
embaixador-celso-amorim-na-ii-reuniao-do-forum-sobre-a-iniciativa-da-bacia-do-pacifico-  
latino-americano-lima-peru-20-08-2007.

AMORIM, C. **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).

ARGENTINA. Dos Orillas para la Integración Regional. Newsletter de la Embajada de la República Argentina en Uruguay y de la Representación Argentina ante Mercosur y Aladi. Edición n°34, 2023.

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

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

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

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

ATOS assinados por ocasião da Primeira Reunião do Diálogo Político-Militar Brasil-Chile (Mecanismo 2+2) – 9 de agosto de 2018. **MINREL**, 09 ago. 2018. Disponível em: [https://www.gov.br/mre/pt-br/canais\\_atendimento/imprensa/notas-a-imprensa/atos-assinados-por-ocasio-da-primeira-reuniao-do-dialogo-politico-militar-brasil-chile-mecanismo-2-2-9-de-agosto-de-2018](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 et al. **Corredor bioceânico de Mato Grosso do Sul ao pacífico**: produção e comércio na rota da integração sul-americana. Campo Grande: UEMS e Ipea, 2020. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/10598>

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

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

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

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

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 - CEPAL**, n. 392, p. 1–21, 2022. Disponível em: <https://www.cepal.org/pt-br/node/57954>

BRASIL, H. G. Relações Externas Brasil-África: Da Política Externa Independente ao Governo Lula. Dissertação (Mestrado) – Universidade de São Paulo. Instituto de Estudos Brasileiros, 2016.

BRASIL. Plano de Ação para a Neointustrialização 2024-2026. Nova Indústria Brasil – forte, transformadora e sustentável. MDIC, CNDI. Brasília: 2024b.

BRASIL. Comex Stat. Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços. Brasília, 2024a.

BRASIL. Como Exportar Chile. Ministério das Relações Exteriores. Brasília, 2021.

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

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

CERVO, A.; BUENO, C. **História da política exterior do Brasil**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2011.

CANCILLER Muñoz: “Vamos a empezar a trabajar desde el primer minuto para retornar a América Latina con mucha fuerza”. **MINREL**, 11 mar. 2014. Disponível em: [https://www.minrel.gob.cl/canciller-munoz-vamos-a-empezar-a-trabajar-desde-el-primer-minuto-para-retornar-a-america-latina-con-mucha-fuerza/minrel\\_old/2014-03-11/171124.html](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. **MINREL**, 31 jul. 2019. Disponível em: <https://www.minrel.gob.cl/minrel/noticias-antiores/canciller-ribera-encabeza-reunion-del-mecanismo-2-2-con-brasil>

CANCILLERÍA y Mercosur organizan conversatorio sobre Política Exterior Feminista. **MINREL**, 10 nov. 2023. Disponível em: <https://www.minrel.gob.cl/noticias-antiores/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. Serie Recursos Naturales y Desarrollo, N° 223 (LC/TS.2024/38), Santiago, CEPAL, 2024.

CERVO, A. L.; BUENO, C. **História da política exterior do Brasil**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2011.

CHILE. Memoria Anual: Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile. **MINREL**, 2015. Disponível em:

[https://www.minrel.gob.cl/biblioarchivo/site/artic/20131015/asocfile/20131015154606/Memoria2015\\_.pdf](https://www.minrel.gob.cl/biblioarchivo/site/artic/20131015/asocfile/20131015154606/Memoria2015_.pdf)

CHILE. Estrategia Nacional De Electromovilidad. Ministerio de Energía, Santiago, 2021.

CHILE. Segundo Tiempo de la Transición Energética. Acciones por una descarbonización acelerada del sector eléctrico. Ministerio de Energía, Santiago, 2023.

CHILE. Hoja de Ruta para el Avance de la Electromovilidad en Chile. Acciones concretas al 2026 para masificar el uso de esta tecnología. Ministerio de Energía, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, 2023.

CHILE. Mapa de Vulnerabilidad Energética. Síntesis metodológica y resultados. Ministerio de Energía, 2019.

CHILE. Transición Energética de Chile. Política Energética Nacional (Actualización 2022). Ministerio de Energía, 2022.

CHILE. Plan de Acción Hidrógeno Verde 2023-2030. Ministerio de Energía, 2024.

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

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

CHILE. Memoria del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile. **MINREL**, 2009. Disponible em: [https://www.minrel.gob.cl/biblioarchivo/site/artic/20131015/asocfile/20131015154606/memoria\\_2009\\_\\_rev\\_abril\\_2014\\_.pdf](https://www.minrel.gob.cl/biblioarchivo/site/artic/20131015/asocfile/20131015154606/memoria_2009__rev_abril_2014_.pdf)

CNI. Perda de mercado do Brasil na América do Sul: recomendações para aprimorar a integração regional. Brasília: Confederação Nacional da Indústria (CNI), 2021.

CNI. Manual sobre o acordo de livre comércio Brasil-Chile. Confederação Nacional da Indústria. Brasília, 2023.

CONCLUSÃO das negociações do acordo sobre conservação e uso sustentável da biodiversidade marinha em áreas além da jurisdição nacional (BBNJ). **MRE**, 06 jun. 2023. Disponible em: [67](https://www.gov.br/mre/pt-br/canais_atendimento/imprensa/notas-a-</a></p></div><div data-bbox=)

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. **Rev. Bras. Polít. Int**, v. 41, n. 2, p. 59–82, 1998.

CONSENSO de Brasília – 30 de maio de 2023. **MRE**, 30 maio 2023. Disponível em: [https://www.gov.br/mre/pt-br/canais\\_atendimento/imprensa/notas-a-imprensa/consenso-de-brasilia-2013-30-de-maio-de-2023](https://www.gov.br/mre/pt-br/canais_atendimento/imprensa/notas-a-imprensa/consenso-de-brasilia-2013-30-de-maio-de-2023)

CORREDOR Bioceánico debe estar listo en 2009. **MINREL**, 16 jul. 2008. Disponível em: [https://www.minrel.gob.cl/corredor-bioceanico-debe-estar-listo-en-2009/minrel\\_old/2008-07-16/164919.html](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.

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. **MRE**, 8 out. 2012. Disponível em: <https://www.gov.br/mre/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/discursos-artigos-e-entrevistas/ministro-das-relacoes-exteriores/discursos-mre/antonio-de-aguiar-patriota/discurso-do-ministro-antonio-de-aguiar-patriota-por-ocasio-do-seminario-brasil-chile-novos-horizontes-amizade-sem-limites-rio-de-janeiro-8-de-outubro-de-2012>.

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

DECLARAÇÃO à imprensa da Presidenta da República, Dilma Rousseff, por ocasião da visita ao Chile - Santiago/Chile. **Biblioteca Presidência da República**, 26 fev. 2016. <http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/presidencia/ex-presidentes/dilma->

rousseff/discursos/discursos-da-presidenta/declaracao-a-imprensa-da-presidenta-da-republica-dilma-rousseff-por-ocasio-da-visita-ao-chile-santiago-chile

DECLARAÇÃO sobre a Política Externa Feminista da América Latina e do Caribe. **MRE**, 02 mar. 2024. Disponível em: [https://www.gov.br/mre/pt-br/canais\\_atendimento/imprensa/notas-a-imprensa/declaracao-sobre-a-politica-externa-feminista-da-america-latina-e-do-caribe](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)

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.

DURÁN LIMA, J.; HERREROS, S. Panorama de la producción y el comercio de autobuses eléctricos en el mundo y en América Latina y el Caribe. Documentos de Proyectos (LC/TS.2022/124), Santiago, CEPAL, 2022.

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

EL CANCELLER Heraldo Muñoz: "Hay cierta arrogancia al pensar que somos un modelo, cuando no lo somos". **MINREL**, 23 mar. 2014. Disponível em: [https://www.minrel.gob.cl/el-canciller-heraldo-munoz-hay-cierta-arrogancia-al-pensar-que-somos-un/minrel\\_old/2014-03-24/105839.html](https://www.minrel.gob.cl/el-canciller-heraldo-munoz-hay-cierta-arrogancia-al-pensar-que-somos-un/minrel_old/2014-03-24/105839.html).

FERMANDOIS, Joaquín. 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 UK, 2016. p. 77-89.

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

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

FUNAG. **Legações e embaixadas do Brasil**. Brasília, DF: Funag - Fundação Alexandre de Gusmão, 2021

GAETE, A. El desarrollo de las comunicaciones bioceánicas entre Brasil y Chile. In: BALART CARMONA, C.; SIEWIERSKI, H. (eds.). **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, Sandra C.; Vieira, Luciane Klein (eds.). **Mercosul 30 años: pasado, presente e futuro**. Sao Leopoldo: Casa Leiria, 2021. pp. 199-218

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

GOLÇALVES, D. F.; WILKE, E.; ASATO, T. A. Porto Murinho: possibilidades de implantação de turismo de experiência, inovação e competitividade no Corredor Bioceânico. **Interações (Campo Grande)**, e2444229, 2023.

GONÇALVES, J. S. B. **Brasil e a Aliança do Pacífico: visões em disputa na integração regional?** 2019. 153f. Dissertação (Mestrado em Relações Internacionais). UNESP/UNICAMP/PUC-SP, Programa de Pós-Graduação em Relações Internacionais San Tiago Dantas, São Paulo, 2019.

GUERRERO, M. Chile y Brasil, la “estrecha amistad” en la época del Barón de Rio Branco (1902-1905). In: Loyola, Manuel et al (eds.). **Las relaciones internacionales regionales de Chile hacia 1904**. Santiago: Ariadna Ediciones, 2021, <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. **Serie Asuntos de Género - CEPAL**, n. 164, 2024.

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.

INFORME de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2017. **IIRSA**, 2017. Disponível em: <https://www.iirsa.org/Document/Detail?Id=4621>

ITC. Trade Map. International Trade Centre. Geneva, 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.

LINEAMIENTOS Prioritarios de Política Exterior 2022–2026. **Senado**, abril 2022. Disponível em:

[https://www.senado.cl/appsenado/index.php?mo=tramitacion&ac=getDocto&iddocto=13285&tipodoc=docto\\_comision](https://www.senado.cl/appsenado/index.php?mo=tramitacion&ac=getDocto&iddocto=13285&tipodoc=docto_comision).

MANUAL de Compras Governamentais no Chile. **Portal da Indústria**, agosto 2022.

Disponível em: <https://www.portaldaindustria.com.br/publicacoes/2022/8/manual-de-compras-governamentais-no-chile/#:~:text=O%20Acordo%20de%20Livre%20Com%C3%A9rcio,em%20aquisi%C3%A7%C3%B5es%20na%20%C3%BAltima%20d%C3%A9cada>.

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/Escola Superior de Propaganda e Marketing do Rio Grande do Sul, v. 5, n. 1, p. 31-48, 2014.

MARQUES, T. C. S. 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. **XX Reunión del Grupo de Relacionamento Externo. Documentos Mercosur**, 23 ago. 2022a. Disponível em: [https://documentos.mercosur.int/simfiles/docreuniones/91617\\_GRELEX\\_2022\\_ACTA02\\_ES.pdf](https://documentos.mercosur.int/simfiles/docreuniones/91617_GRELEX_2022_ACTA02_ES.pdf)

MERCOSUL. **CXXV Reunión Ordinaria del Grupo Mercado Común. Documentos Mercosur**, 16 nov. 2022b. Disponível em: [https://documentos.mercosur.int/simfiles/docreuniones/91765\\_GMC\\_2022\\_ACTA06\\_CXXV\\_ES.pdf](https://documentos.mercosur.int/simfiles/docreuniones/91765_GMC_2022_ACTA06_CXXV_ES.pdf)

MERCOSUL. **XXII Reunión do Grupo de Relacionamento Externo**. Documentos Mercosur, 2 ago. 2023a. Disponível em: [https://documentos.mercosur.int/simfiles/docreuniones/96158\\_GRELEX\\_2023\\_ACTA02\\_PT.pdf](https://documentos.mercosur.int/simfiles/docreuniones/96158_GRELEX_2023_ACTA02_PT.pdf)

MERCOSUL. **CXXVII Reunión Ordinaria del Grupo Mercado Común**. Documentos Mercosur, 14 jun. 2023b. Disponível em: [https://documentos.mercosur.int/simfiles/docreuniones/95109\\_GMC\\_2023\\_ACTA02\\_ES.pdf](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. **MDS**, 15 jan. 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/mds/pt-br/noticias-e-conteudos/desenvolvimento-social/noticias-desenvolvimento-social/ministro-wellington-dias-apresenta-alianca-global-de-combate-a-fome-a-autoridades-do-chile-e-convida-para-reuniao-do-g20-no-brasil>

MPO. Rotas da Integração Sul-Americana. Relatório de Atividade (junho a setembro de 2023). Subcomitê de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano, Ministério do Planejamento e Orçamento, 2023.

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

MUÑOZ, H. Convergencia en la diversidad: la nueva política latinoamericana de Chile. **El País**, 12 mar. 2014. Disponível em: [https://elpais.com/elpais/2014/03/12/opinion/1394642773\\_153377.html](https://elpais.com/elpais/2014/03/12/opinion/1394642773_153377.html)

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

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

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

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



PACHECO, P. R. S. Jango em Santiago: 60 anos da primeira visita oficial de um chefe de estado brasileiro ao Chile. Em: Instituto de Pesquisa De Relações Internacionais (Ed.). **Cadernos de Política Exterior**. 12. ed. Brasília: FUNAG, 2023. v. 9p. 19–22.

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

PRESS statement by Minister Mauro Vieira after bilateral meeting with Indonesia's Foreign Minister Retno Marsudi (Jakarta, October 9, 2023). **MRE**, 9 nov. 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/mre/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/discursos-artigos-e-entrevistas/ministro-das-relacoes-exteriores/discursos-mre/mauro-vieira/declaracao-a-imprensa-do-ministro-mauro-vieira-apos-reuniao-com-a-ministra-dos-negocios-estrangeiros-da-indonesia-retno-marsudi-jakarta-9-10-23>

PRIMEIRA Reunião do Diálogo Político-Militar Brasil-Chile (Mecanismo 2+2) – 9 de agosto de 2018. **MRE**, 09 ago, 2018. Disponível em: [https://www.gov.br/mre/pt-br/canais\\_atendimento/imprensa/notas-a-imprensa/primeira-reuniao-do-dialogo-politico-militar-brasil-chile-mecanismo-2-2-9-de-agosto-de-2018](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)

POVEDA BONILLA, R. Estudio de caso sobre la gobernanza del litio en Chile. Serie Recursos Naturales y Desarrollo, N° 195 (LC/TS.2020/40), Santiago, CEPAL, 2020.

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

RAMANZINI JR., H.; MARIANO, M. P.; GONCALVES, J. S. B. The quest for syntony: democracy and regionalism in South America. **Bulletin of Latin American Research**, v. 41, n. 2, p. 305-319, 2022.

REPRESENTANTES do Chile e do Suriname realizam visita técnica ao Brasil. **MRE**, 09 out. 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/abc/pt-br/assuntos/noticias/representantes-do-chile-e-do-suriname-realizam-visita-tecnica-ao-brasil>.

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

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

RONZHEIMER, I. *et al.* Hacia la medición de la electromovilidad en el comercio internacional. Tablero interactivo en línea. Documentos de Proyectos (LC/TS.2022/97), Santiago, CEPAL, 2022.

SANTANDER, G. Chile como oferente de cooperación Sur-Sur: la progresiva adaptación a los nuevos tiempos y responsabilidades. **Estud. int. (Santiago, en línea)**, Santiago, v. 50, n. 190, p. 9-35, agosto 2018.

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

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

SERNAGEOMIN. Anuario de la Minería 2023. Servicio Nacional de Geología y Minería, Ministerio de Minería, Santiago, 2023.

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

SCHLEICHER, R. T; BARROS-PLATIAU, A. F. The Brazilian international development cooperation: over-representation, ambivalence, decentralization and instrumentalism. **Revista Tempo do Mundo**, n. 31, p. 25-53, 2023.

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.

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

SECEX. Mulheres no Comércio Exterior: Uma Análise para o Brasil. **MDIC**, abril 2023a. Disponível em: [https://www.gov.br/mdic/pt-br/assuntos/comercio-exterior/estatisticas/outras-estatisticas-de-comercio-exterior-](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)

[1/mulheres\\_comercio\\_exterior\\_uma\\_analise\\_para\\_o\\_brasil.pdf](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).

SECEX. Perfil das Firms Exportadoras Brasileiras - Um Panorama. **MDIC**, 26 jun. 2023b. Disponível em: [https://www.gov.br/mdic/pt-br/assuntos/noticias/2023/junho/perfil\\_exportadoras-secex.pdf/view](https://www.gov.br/mdic/pt-br/assuntos/noticias/2023/junho/perfil_exportadoras-secex.pdf/view).

SENADO FEDERAL. **MENSAGEM Nº 286**. 2020. Disponível em: <https://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento?dm=8114861&ts=1603149520244&-disposition=inline>.

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

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.

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.