

Para sustituir la soja y otros alimentos estadounidenses:

China construye megapuerto en Sudamérica para satisfacer su necesidad de cultivos

La empresa estatal comercializadora de granos Cofco planea el mayor terminal de exportación del mundo en Brasil.

WSJ

CONTENIDO LICENCIADO POR
 THE WALL STREET JOURNAL

SAMANTHA PEARSON
 The Wall Street Journal

SANTOS, BRASIL.—China ha asegurado a sus ciudadanos que tendrían suficiente para comer sin cosechas estadounidenses. Tendrá que descongestionar el puerto más grande de América Latina primero que todo.

El deteriorado puerto en esta ciudad de la costa atlántica es la puerta principal para las exportaciones sudamericanas de soja y otros productos agrícolas que representan la única alternativa viable de China a las exportaciones estadounidenses. Aunque China ha reducido su dependencia de alimentos de EE.UU., las cosechas aún están entre las principales exportaciones de esa nación a China.

El conglomerado agrícola estatal chino, Cofco, está construyendo en el puerto el terminal de exportación más grande fuera de China para administrar los envíos de maíz, azúcar y soja. Esto elevaría la capacidad de exportación anual de la compañía de 4,5 millones a 14 millones de toneladas, pero no se espera que alcance su plena capacidad hasta el próximo año.

El puerto de Santos se ajusta al plan más amplio de China para asegurar el acceso a la producción agrícola de Sudamérica en medio de la escasez de agua y terrenos cultivables en casa. Las empresas chinas están instalando cientos de kilómetros de vías férreas a través de zonas agrícolas de Brasil y terminando las obras de un puerto de aguas profundas de US\$ 3.500 millo-

nes en las costas de Perú en el Pacífico.

La guerra comercial con EE.UU. ha intensificado la urgencia de estos proyectos. El lunes, el presidente chino Xi Jinping se reunió con líderes sudamericanos, entre ellos el jefe de Estado brasileño, Luiz Inácio Lula da Silva, en Beijing, para hablar de la profundización de sus vínculos.

Las autoridades brasileñas reciben con agrado la oportunidad de atraer inversión extranjera a las deterioradas carreteras, ferrocarriles y puertos del país. “Necesitamos cada vez más infraestructura”, señaló Renan Filho, ministro de Transportes, en una entrevista.

Apretada entre hileras de bodegas y ruinas de molinos de azúcar de la época colonial en el centro mismo del puerto de Santos, una enorme grúa estaba dando los toques finales a tres silos de Cofco, cada uno del tamaño de un edificio de departamentos.

Desde que entró al mercado brasileño en 2014 al adquirir la comercializadora de granos neerlandesa Nidera y la unidad agrícola de Noble, con sede en Hong Kong, Cofco ha dependido de terminales de terceros con un costo adicional de cerca del 15%. Pero en marzo de 2022, Cofco obtuvo la concesión por 25 años para desarrollar el terminal STSII en el puerto de Santos, y se comprometió a invertir alrededor de US\$ 285 millones en el sitio.

El conglomerado portuario estatal chino, China Merchants Port Holdings, ya había adquirido una participación del 90% en el operador de Paranaguá, otro puerto muy activo en el sur de Brasil, en 2017 por US\$ 925 millones. La estatal China Railway también ha estado construyendo parte de un ferrocarril que conecta la zona agrícola central de Brasil con puertos en el este y el norte del país.

En Perú, Cosco Shipping



Cofco está construyendo su mayor terminal de exportación fuera de China en el puerto brasileño de Santos.

construyó un megapuerto de aguas profundas para acelerar el comercio entre Asia y Sudamérica. Beijing también ha analizado con los gobiernos de la región un extenso ferrocarril que iría desde las costas de Perú en el Pacífico hasta los puertos brasileños en el Atlántico.

El 28 de abril, las autoridades chinas afirmaron que pueden renunciar fácilmente a las cosechas estadounidenses y aun así alcanzar su objetivo de crecimiento del 5% este año. Brasil —y en menor medida Argentina— llenarían el vacío, según analistas que hacen un seguimiento de los mercados agrícolas.

Brasil se benefició con las tensiones comerciales a nivel mundial durante el primer período del Presidente Trump, y desplazó a las exportaciones estadounidenses que iban a China. Entre 2017 y 2024, la nación asiática aumentó las importaciones de soja brasileña un 35%, a 73 millones de toneladas, mientras que redujo las importaciones de soja estadounidense un 14%, a 27 millones de toneladas, según Center for Strategic and International Studies en Washington.

“Solo tiene que ver lo que sucedió en el primer gobierno de Trump”, manifestó Cláudia Trevisan, directora del Consejo Empresarial de Brasil y China. “Trump impuso aranceles a las importaciones provenientes de China, esta tomó represalias y

Brasil aumentó sus exportaciones a China de productos que EE.UU. también solía suministrar, principalmente soja”.

En 2023, Brasil respondió por cerca de una cuarta parte de las importaciones agrícolas chinas, mientras que la cuota de EE.UU. se había reducido a un 14% aproximadamente, según muestran datos del gobierno. Brasil ahora suministra alrededor del 70% de los envíos de soja a China. Alrededor del 30% pasa por Santos, mientras una proporción más pequeña se envía a través de Paranaguá y los puertos nortinos de Itaquí y Barcarena.

Santos apenas puede darse abasto. El año pasado, manejó un récord de 180 millones de toneladas de carga, de las cuales alrededor del 60% eran productos agrícolas. Las huelgas son algo habitual. Más del 90% de la capacidad portuaria de Brasil para la exportación de bienes agrícolas a granel está en uso, excediendo el límite de seguridad operativa de un 85%, según la firma consultora de logística Macroinfra.

Debido a que el país carece de las extensas vías férreas que transportan la soja y el maíz en EE.UU., las cosechas llegan principalmente en camión a Santos; alrededor de 20 mil al día, según autoridades portuarias. Las congestiones de tránsito se extienden hasta 32 kilómetros en las autopistas cercanas.

“Dios sabe cómo sale cual-

quier cosa de este país”, dijo Silvia Ferreira, profesora de escuela en Santos, ciudad que alberga a casi medio millón de personas.

Las granjas también están bajo presión, en especial cuando los costos de los fertilizantes se han disparado.

El clima temperado de la nación sudamericana permite tres cosechas al año, en comparación con una sola en la mayoría de países. Pero esto deja las tierras sin nutrientes, y los suelos arcillosos de Brasil tienen dificultades para retener minerales durante las fuertes lluvias. Así es que los fertilizantes son fundamentales.

Brasil, que importa el 85% de sus fertilizantes, principalmente de Rusia, ya estaba teniendo problemas para obtener lo que necesitaba después de que Rusia invadió Ucrania. Las tensiones comerciales entre EE.UU. y Canadá, un importante proveedor de fertilizantes de su vecino, han hecho subir aún más los precios mundiales.

“Brasil tiene mucho potencial, sí, pero eso no significa que pueda mover una varita mágica y, de la noche a la mañana, expanda la producción y satisfaga las demandas de China”, comentó Plinio Nastari, director de la firma de consultoría agrícola Datagro. “El país tiene sus propios problemas y todo eso es parte de la ecuación”.

Artículo traducido del inglés por “El Mercurio”.