



Fábrica de alimentos mundial: cómo Brasil está transformando el comercio agrícola mundial y el comercio dentro del BRICS

Posted on Agosto 21, 2026

¿Cómo el clima y la agricultura desarrollada convierten a Brasil en el principal país proveedor de alimentos? ¿Hacia dónde se dirigen los volúmenes récord de soja, carne, café y azúcar? Léalo en el artículo de TV BRICS

Por Svetlana Jristofórova.

Brasil es un actor líder en el agronegocio mundial. Extensas tierras agrícolas, un clima ideal para la agricultura: todo ello convierte al país en la “fábrica de alimentos mundial”. Hoy en día, Brasil es el mayor exportador de soja y un importante proveedor de carne, café, azúcar y otros productos. La presencia de este país en los BRICS garantiza la seguridad alimentaria y sienta las bases para la formación de mecanismos comerciales internos, como la Bolsa de Granos BRICS.

“Actualmente, Brasil es uno de los actores líderes en el agronegocio mundial. El desarrollo de una

agricultura tropical de alta productividad ha convertido al país en uno de los mayores exportadores de productos como soja, café y maíz. El Estado desempeña un papel clave en la garantía de la seguridad alimentaria mundial y en la balanza comercial de varios países del mundo”, subrayó en una entrevista con TV BRICS Daniel Vitor, jefe del consejo asesor de relaciones BRICS+ en el Observatorio Latinoamericano de Geopolítica Energética.

Como gran proveedor de productos agrícolas, Brasil actúa como garante de estabilidad para los países más poblados del grupo e incluso permite impulsar la idea de pagos en monedas nacionales. Sin embargo, a pesar de todas sus ventajas, el comercio agrícola brasileño tiene sus puntos débiles. Una logística no del todo óptima, las enormes dimensiones del país y la falta de capacidad para un procesamiento profundo hacen que la agricultura y la economía en su conjunto sean más vulnerables. No obstante, existen soluciones para estos problemas e incluso podrían implementarse en un futuro próximo.

Soja, café y carne de vacuno

A veces se llama a Brasil la segunda “patria del café” y el líder mundial absoluto en el cultivo de granos de café. El país mantiene este título desde hace siglo y medio. Sin embargo, si se observan las estadísticas de exportación brasileñas, lo que ocupa el primer lugar no son los granos de café, sino la soja.

“Brasil es el mayor exportador mundial de soja. Los granos de soja y sus derivados representan alrededor del 17 % de las exportaciones totales del país. En mayo de 2026, los envíos de soja alcanzaron los 14,83 millones de toneladas” Mijaíl Jachaturión, Experto en economía de los países BRICS, OCS y ASEAN.

El principal comprador de la soja brasileña es China. Sin embargo, en los últimos tiempos su participación en las exportaciones totales ha disminuido del 74 al 69 %, aunque los envíos reales casi no han variado, señala el experto. Brasil también ha aumentado los envíos a Turquía (más 0,8 millones de toneladas, hasta 2,06 millones de toneladas), Tailandia (más 0,5 millones de toneladas, hasta 1,69 millones de toneladas) y Pakistán (más 0,4 millones de toneladas, hasta 1,35 millones de toneladas).

Otra parte importante de las exportaciones brasileñas es la carne. Se espera que en 2026 Brasil establezca un récord en la exportación total de carne, incluyendo vacuno, porcino y aves. Se prevé una producción de alrededor de 33,38 millones de toneladas de carne en 2026, de las cuales 11,3 millones de toneladas corresponden a carne de vacuno. Sus exportaciones podrían alcanzar los 4,35 millones de toneladas, lo que supondría un récord de ocho años, señalan los expertos.

El orgullo nacional de Brasil es el corte de picaña, extraído de la parte superior de la cadera, con una gruesa capa de grasa que al asarse desprende un aroma increíble. Sin embargo, no solo los cortes premium de carne marmolada llegan con éxito a los mercados mundiales. Las exportaciones de carne de cerdo en 2026 deberían crecer un 6,1 % en comparación con 2025, hasta 1,58 millones de toneladas,

subraya Mijaíl Jachaturián. Así, los envíos de carne de cerdo a Rusia en mayo de 2026 aumentaron casi 9 veces en términos interanuales.

Brasil también sigue siendo uno de los líderes mundiales en la producción y exportación de café, el mayor exportador de caña de azúcar y sus productos derivados. Además, Brasil representa alrededor del 27 % de los suministros mundiales de maíz. En el período 2025-2026, los volúmenes de exportación ascendieron a aproximadamente 34-35 millones de toneladas.

Transporte y logística

El principal importador de productos brasileños en los últimos tiempos es China. En primer lugar, esto se refiere a la soja, la carne y el azúcar. Así, según datos de la Secretaría de Comercio Exterior y Relaciones Internacionales (anteriormente parte del Ministerio de Economía de Brasil), que en conversación con TV BRICS presenta el jefe del consejo asesor de relaciones BRICS+ en el Observatorio Latinoamericano de Geopolítica Energética, Daniel Vitor, en el período de enero a diciembre de 2024, China importó de Brasil mercancías por un valor aproximado de 67.800 millones de dólares estadounidenses, lo que supera la suma de las importaciones de los siguientes tres países juntos.

La demanda en rápido crecimiento exige la creación de una cadena logística de suministro a nivel nacional, que debe incluir infraestructura de almacenamiento, sistema de transporte y puertos marítimos para el envío de productos al exterior. Actualmente, la base de la logística son los transportes por carretera. Según estimaciones de expertos, estos representan aproximadamente el 60 % de todo el tráfico de carga en el país. Los corredores de exportación conectan las regiones productoras con los mercados internacionales.

Así, por ejemplo, la nueva frontera agrícola de Brasil —la región agrícola de rápido crecimiento Matopiba, que incluye los estados de Maranhão, Tocantins, Piauí y Bahía— está conectada con los principales puertos de Santos en São Paulo, los puertos del Arco Norte y Paranaguá en el estado de Paraná a través de corredores de transporte por carretera.

En cuanto a la soja y el maíz, que se producen en la región Centro-Oeste de Brasil, una parte significativa de la producción se transporta por carretera hasta terminales ferroviarias y fluviales, y luego se dirige a los puertos de Itaqui, Santarém y Barcarena, o a puertos tradicionales como Santos y Paranaguá. Las cadenas de suministro del café, que se produce principalmente en los estados de Minas Gerais y Espírito Santo, suelen realizarse por carretera hasta los puertos de Santos y Río de Janeiro, que son los responsables de una parte significativa de la exportación de este producto.

Posteriormente, las cargas se envían a través del Océano Atlántico, que es la principal ruta marítima para el comercio exterior de Brasil.

La logística de exportación de productos agrícolas de Brasil es un proceso de múltiples etapas que requiere una planificación cuidadosa, teniendo en cuenta las características geográficas, climáticas y administrativas y, como los expertos señalan con frecuencia últimamente, la mejora y expansión significativa de la infraestructura existente. Así, Daniel Vitor considera que la capacidad de los almacenes y el desarrollo de los corredores de transporte siguen siendo una cuestión críticamente importante para Brasil.

“En los últimos años, los proyectos de optimización logística, como el ferrocarril Norte-Sur, el ferrocarril de cereales Ferrogrão y la expansión del Arco Norte (puertos en el delta del Amazonas y en la costa atlántica de la región Nordeste de Brasil —nota del editor), reflejan un cambio hacia la inversión en ferrocarriles, vías fluviales y terminales portuarias. Todo ello está dirigido a reducir los costes logísticos y aumentar la competitividad internacional del comercio agrícola brasileño”, afirma Daniel Vitor.

Vínculos comerciales con los países del BRICS

Para los países BRICS, un actor tan importante en el mercado agrícola como Brasil es un socio comercial clave.

“Más del 30 % del volumen total de exportaciones del país corresponde a socios del BRICS” Guillermo Miguel Rocafort Pérez, Experto en economía y relaciones internacionales

El socio clave de Brasil dentro del grupo es China, que durante mucho tiempo ha sido el mayor importador de productos agrícolas brasileños. En 2025, Brasil exportó a China productos agropecuarios por valor de 55.300 millones de dólares. En 2022, China y Brasil actualizaron los protocolos de control fitosanitario, abriendo el mercado chino al maíz brasileño y consolidando el estatus de Brasil como principal proveedor de cultivos agrícolas.

India también es un socio importante para Brasil y un mercado prometedor. En 2024, India firmó acuerdos a largo plazo con Brasil para la importación de legumbres. Rusia, por su parte, es para Brasil una fuente de fertilizantes, que son críticos para mantener la productividad agrícola, especialmente en el cultivo de soja, maíz y café. Al mismo tiempo, Brasil exporta a Rusia soja, carne, café y otros productos.

El comercio agrícola de Brasil también se está desarrollando activamente con otros países del Sur Global: Emiratos Árabes Unidos, Arabia Saudita, Egipto, Pakistán, Bangladesh, México y Filipinas.

“En este sentido, las relaciones entre los países del BRICS y los países del Sur Global en el comercio agrícola brasileño se caracterizan por un flujo comercial estable. Los mercados emergentes de Asia y África están creciendo rápidamente, lo que subraya un cambio en el eje comercial de Brasil”, afirma Daniel Vitor, jefe del consejo asesor de relaciones BRICS+ en el Observatorio Latinoamericano de Geopolítica

Energética.

El fortalecimiento de China como principal socio comercial, así como la apertura de nuevos mercados de diversificación en Asia, Oriente Medio y África, es una estrategia importante para reducir la dependencia de Brasil de los grandes compradores y mitigar los riesgos económicos, asegura el experto.

Viejos problemas y nuevas soluciones

Aunque los éxitos en el ámbito de la producción y el comercio agrícola son evidentes, las exportaciones brasileñas siguen enfrentando importantes desafíos. El primero es la volatilidad de los precios internacionales y la inestabilidad del tipo de cambio. Todo ello se combina con barreras comerciales impuestas por algunos países. Por otro lado, los aranceles y las normas sanitarias de diferentes estados requieren negociaciones diplomáticas constantes.

En este sentido, el desarrollo de la cooperación con el BRICS podría resolver estos problemas en el futuro. Aunque sea porque a nivel de los países miembros del bloque se trabaja constantemente para simplificar los procedimientos comerciales, desarrollar la infraestructura y fortalecer la cooperación en agro-tecnología. Además, la creación de una bolsa de cereales y, posteriormente, de una bolsa de materias primas del BRICS podría favorecer el comercio en monedas nacionales.

Otro problema importante del sector agrícola brasileño, y de toda la economía del país en general, sobre el que los expertos hablan cada vez con mayor insistencia, es el predominio de productos de materias primas en las exportaciones. Según datos de 2024, el 77 % de las exportaciones de Brasil a los países del BRICS eran productos básicos (commodities).

“Esto se debe a varios factores, como el bajo grado de procesamiento de los productos. Brasil se especializa en la exportación de materias primas sin procesar (soja, café, azúcar, carne, etc.), lo que lo hace vulnerable a las fluctuaciones de los precios mundiales de las materias primas”, señala Mijaíl Jachaturián, profesor asociado del Departamento de Desarrollo Estratégico e Innovador de la Universidad Financiera del Gobierno de la Federación de Rusia.

A menudo, esto lleva a que, en lugar de desarrollar su propio procesamiento, Brasil compre productos terminados, manteniendo al mismo tiempo su dependencia de la exportación de materias primas como fuente de ingresos.

Un tema aparte es el estado de las carreteras, que soportan más del 60 % del transporte de carga. Todo esto, según los especialistas, requiere un conjunto integral de medidas: desde el desarrollo de infraestructura, que incluya la modernización de puertos y la construcción de ferrocarriles, hasta innovaciones tecnológicas que impliquen la implementación de soluciones digitales para el seguimiento de

cargas, la automatización de almacenes y el uso de blockchain para optimizar los procesos aduaneros. Tales medidas, según expertos de diferentes países, deben ir acompañadas de programas de apoyo estatal, la simplificación de los instrumentos regulatorios y, por supuesto, la diversificación de los mercados de venta.

“La modernización de la red logística y de transporte es una inversión fundamental para el futuro, con el fin de fortalecer el crecimiento sostenible. Para lograr este objetivo, es crucial mantener una política estable orientada a la inversión a largo plazo en una estructura económica moderna, la mejora de las finanzas públicas y el fortalecimiento del crecimiento económico en el contexto de la intensificación de las relaciones comerciales con los países del BRICS”, resume Guillermo Miguel Rocafort Pérez, profesor de la Facultad de Ciencias Económicas, Empresariales y de la Comunicación de la Universidad Europea de Madrid.

El Maipo/BricsTV