



MERCOSUR EN LA PRENSA MERCOSUL NA IMPRENSA

15 al 17 de enero de 2022
15 a 17 de janeiro de 2022

La Selección de Noticias del MERCOSUR reúne notas de prensa de distintas fuentes. Esta Selección no refleja la opinión ni posición oficial del Parlamento del MERCOSUR; su contenido es incluido sólo como una referencia a los visitantes de nuestra página en Internet.
A seleção de notícias do MERCOSUL reúne notícias de imprensa de distintas fontes. Esta seleção não reflete a opinião e posição oficial do Parlamento do MERCOSUL, sendo apenas uma referência aos visitantes do nosso site.

@parlasur | secomunicacion@parlamentomercosur.org | www.parlamentomercosur.org



MERCOSUR EN LA PRENSA | MERCOSUL NA IMPRENSA

ÍNDICE



ARGENTINA

Clarín

- [Llega al Congreso el proyecto para fabricar autos eléctricos en la Argentina](#)



PARAGUAY



- [Argentina lidera ránking de países con mayor ingreso y salida desde Paraguay](#)



URUGUAY



MERCOSUR EN LA PRENSA | MERCOSUL NA IMPRENSA

EL PAIS

- [La calidad de las políticas como cuestión de Estado](#)

EL TELEGRAFO



- [Ganado resiste a la espera de precipitaciones, mientras el mercado agrícola baja sus precios](#)

EL OBSERVADOR

- [Las lluvias previstas bajan los precios en el mercado agrícola](#)



MERCOSUR EN LA PRENSA | MERCOSUL NA IMPRENSA



Argentina

ClarínX

Llega al Congreso el proyecto para fabricar autos eléctricos en la Argentina

Lo enviará el Poder Ejecutivo para su tratamiento. Prevé desgravaciones para este tipo de inversiones y subsidios a la compra de los vehículos. En las petroleras lo objetan.

[Luis Ceriotto](#)

Uno de los proyectos que el Poder Ejecutivo enviará a las sesiones extraordinarias del Congreso que comenzarán a fines de este mes es el denominado "**Promoción de la Movilidad Sustentable**", que plantea incentivos fiscales durante los próximos 20 años para quienes fabriquen vehículos **eléctricos, híbridos** y sus **autopartes**, incluidas las cotizadas **baterías de litio**.

La iniciativa del **Ministerio de Desarrollo Productivo** también prevé que los compradores de vehículos eléctricos (tanto particulares como empresas transportistas) sean **recompensados** por parte del Estado, de dos maneras. Una sería la desgravación impositiva del vehículo a la hora de computarlo en Bienes Personales. Y otra sería un "bono verde": un subsidio directo del Estado, que pagaría una parte de la compra de cada unidad.

Actualmente la importación de vehículos "sustentables" está bonificada por el lado de los **aranceles**: las unidades extra Mercosur no pagan 35% sino **5% las híbridas, 2% las de motor eléctrico y cero arancel los usan celdas de hidrógeno** como combustible. Pero se trata de un beneficio puntual, con un **cupo** de unas **3.000 unidades al año**.





La nueva iniciativa es empujada desde las fábricas automotrices, donde ven en el proyecto un buen argumento para **reclamar nuevas inversiones** ante sus casas matrices. Así se lo hicieron saber al Jefe de Gabinete, [Juan Manzur](#), durante una reunión que tuvieron a comienzos de la semana.

Y a la vez el proyecto es **resistido** desde las petroleras, que le objetan al Gobierno que **le pone fecha de vencimiento** a la venta de vehículos nafteros: la norma (al menos, antes de su debate parlamentario), propone que **a partir de 2041 no se podrán vender vehículos cero kilómetro** propulsados a combustibles fósiles.

El ministro [Matías Kulfas](#) señaló que se trata de un proyecto "a largo plazo", con incentivos fiscales y subsidios directos que se extenderán por 20 años. Y que por ese motivo, la ley **debe ser negociada con la oposición** para que sea aprobada "por amplio consenso".

Pero además de las cuestiones para 2030, o para 2040, hay en la agenda proyectos **más o menos inmediatos**, tal como reveló el titular de la cartera de Desarrollo Productivo. "Hay varios que están replanteando proyectos que eran de mediano plazo. La movilidad sustentable, a nivel mundial, es un tema que se aceleró en el último año y medio. Y **por ahí, proyectos que eran para 2025 pasan a 2023**", dijo Kulfas a **Clarín**.

Hasta el momento el único proyecto concreto vinculado a ese tipo de movilidad fue anunciado hace más de dos años por [Toyota](#): se trata de producir, en su planta de Zárate, [una pick up Hilux de motorización híbrida](#) (combinan motores eléctricos y convencionales) para antes de 2025.

Desde Toyota no han dado información oficial sobre el tema, pero fuentes del sector señalaron que el actual proyecto de ampliación de la planta de esta automotriz (subirá su capacidad instalada de **140.000 a 167.000 unidades por año**) podría incluir la "**electrificación**" en su línea de producción.



En este momento la "foto" de las inversiones en la industria automotriz local es **llamativamente pobre**: sólo están en marcha el proyecto de Toyota y la inversión de **US\$ 580 millones** de **Ford** para lanzar el nuevo modelo de su pick up **Ranger** en 2023.

"**No es tan así**, algunos (anuncios de inversiones) están siguiendo su curso", dijo Kulfas a **Clarín**. "Venimos de un buen 2021 en la industria automotriz, se está recuperando inversión en autopartes".

¿Qué tipo de desgravaciones recibirán las empresas que traigan inversiones? El Gobierno propone la creación de **un organismo nuevo**, la Agencia Nacional de Movilidad Sustentable, que tendrá una **caja** denominada Fondo Fiduciario de la Movilidad Sustentable (FODEMS).

Desde esa caja, podrán obtener beneficios todas las inversiones realizadas desde 12 meses antes de la entrada en vigencia de la nueva ley, en tanto cuenten con la aprobación de la nueva agencia. Los beneficios concretos del proyecto, entre otros, son la **devolución anticipada** del IVA a la inversiones, la **amortización acelerada** en el Impuesto a las Ganancias, la extensión del plazo para poder **compensar quebrantos con ganancias** y la deducción de la **carga financiera** del pasivo financiero de los balances.

Para las terminales automotrices, además, se contempla extenderles un certificado de **crédito fiscal** por un valor inicial de **50% de todas las contribuciones patronales** del personal afectado a los nuevos proyectos, además de un certificado fiscal por **el 7% del valor de cada vehículo fabricado** (antes de impuestos), calculado a su vez según la cantidad de autopartes ("**electro-autopartes**", según la nueva terminología) de **origen nacional**.

Un capítulo aparte está dedicado a los potenciales fabricantes de **baterías de litio** y otras partes de los vehículos eléctricos. Para este tipo de fábricas, **que hoy no existen en el país**, el proyecto prevé bonificar **100% de las contribuciones patronales por un año** y desgravaciones menores para los años siguientes, entre otros beneficios.



Hasta el momento, la instalación de una fábrica de baterías de litio es **sólo una idea**. El único que le puso números al proyecto fue el titular de Toyota Argentina, Daniel Herrero. "Una fábrica de baterías de litio **cuesta 2.000 millones de dólares**. Si no se desarrolla el consumo, **será muy difícil que haya fábricas de baterías eléctricas instaladas en la Argentina**", dijo Herrero meses atrás, en una charla en el Rotary Club. Un dato: la casa matriz de Toyota es accionista de una empresa extractora de litio, **Sales de Jujuy**.

"El proyecto plantea un conjunto de incentivos, no es de un día para el otro", remarcó Kulfas. "Pero **no hay en la región otro proyecto así**. A mediano plazo, en este momento no hay proyectos de este tipo en **Brasil**, ni tampoco en **Chile o Colombia**".

El funcionario subrayó que buscan que haya "convivencia" entre los proyectos de electromovilidad y la industria automotriz y autopartista instalada en el país. "Tanto las empresas como los gremios **entendieron que no hay conflicto** en este proyecto con la producción de vehículos convencionales", dijo.

En cambio, desde las petroleras **objetaron la iniciativa**, tanto en cuestiones puntuales como en temas de fondo.

El tema más urticante en este sector es el **plazo de vencimiento** para vender vehículos nafteros cero kilómetro. ¿El motivo? **Las refinerías**.

YPF, Axion y Raizen (la ex Shell) tienen plantas de refinerías, donde transforman petróleo y combustibles. Durante 2021 YPF hizo inversiones de **cientos de millones de dólares** en sus refinerías de **La Plata** y **Plaza Huincul**. Raizen anunció que desembolsará **US\$ 715 millones** en su refinería de **Dock Sud** y **Axion** puso **US\$1.500 millones** en **Campana**, también en una refinería moderna. También hacen falta más cantidad de refinerías para procesar las exportaciones de petróleo de **Vaca Muerta**.



MERCOSUR EN LA PRENSA | MERCOSUL NA IMPRENSA

Dentro de las petroleras (y también consultores del sector) objetaron que el Gobierno decrete el final de la venta de vehículos nafteros 0km para 2041. "Los plazos de recuperación de esas inversiones **quedarían afectados si se prohibiera la venta de combustibles para autos nuevos**".

Incluso en una de las terminales automotrices, donde apoyan la iniciativa en general, también pusieron objeciones a la cuestión del plazo.

"Estimular la radicación de inversiones de electromovilidad es bueno. Pero ponerle fecha de vencimiento a los vehículos nafteros **sólo sirve para quitarnos argumentos para pelear inversiones** en ese segmento", señalaron.





MERCOSUR EN LA PRENSA | MERCOSUL NA IMPRENSA



Paraguay



Argentina lidera ranking de países con mayor ingreso y salida desde Paraguay

Desde la dirección de Migraciones confirman que el país con el que se generan mayores ingresos y salidas de ciudadanos es Argentina. Ángeles Arriola, directora de Migraciones comentó que se ve que muchas personas se realizan el test PCR ya que es un requisito para poder movilizarse hacia otros países vecinos.

Angeles Arriola, directora general de Migraciones, en contacto con ABC 730 AM, señaló que se reporta mayor movimiento de **ingresos y egresos de ciudadanos** en el país en esta temporada de **verano**. Confirmó que Argentina lidera la lista de países con mayor movimiento de ciudadanos.

“Todos los ingresos de vuelos vienen llenos y la mayor gente que viene es de **Argentina**”, subrayó Arriola. Asimismo expresó que el aeropuerto **Silvio Pettirossi** ocupa el tercer lugar en ranking de salida ya que los mayores movimientos se dan en los puentes internacionales. “El aeropuerto se limita a la frecuencia de los aeronaves, pero en el puente no hay límites”, expresó.

Por otro lado, en el **puente San Roque González** se da el movimiento en un promedio de **5.000 personas por día**, pero en estos últimos días bajó a **2.000 a 2.500**. Asimismo, expresó que desde el 13 de octubre unas **254.000** personas salieron y **185.000** ingresaron al territorio paraguayo desde el puente que se encuentra en Encarnación.





MERCOSUR EN LA PRENSA | MERCOSUL NA IMPRENSA

Al igual sentido, **Brasil** es el segundo país con mayores movimientos de ingresos y egresos de ciudadanos. “La salida por **Ciudad del Este** está promediando las **1.500 personas** por día”, acotó Arriola. Brasil pide el esquema de vacunación para su ingreso vía terrestre, en cambio vía aérea piden un test de PCR con resultado negativo.

Explicó que se ve muchas personas que se realizan el hisopado para viajar porque en **Argentina o Brasil** se exige el test **PCR**, al igual que los demás países como Estados Unidos. Por otro lado, los países de Europa solo piden el esquema de vacunación.

Para ingresar a Paraguay toda persona proveniente del Mercosur solo debe presentar su esquema de vacunación completo.





MERCOSUR EN LA PRENSA | MERCOSUL NA IMPRENSA



Uruguay

EL PAIS

La calidad de las políticas como cuestión de Estado

Las condiciones de estabilidad macro que ofrece el país no hubieran sido posibles sin la ejecución permanente de políticas de calidad en temas donde no puede haber nunca renuncias.

Hace justamente dos décadas, Argentina y Uruguay enfrentaban adversidades similares. Un default aparentemente inocuo de la deuda doméstica rusa en 1998, disparó pánico en los mercados financieros, secando el financiamiento de las economías emergentes. Brasil comenzó a tener dificultades para refinanciar su deuda, obligando a devaluar drásticamente su moneda, provocando la contracción de su demanda doméstica y como efecto derivado, la contracción de su demanda de exportaciones originarias del Mercosur.

Tal shock contractivo coincide con que Argentina lidiaba con cómo salir de un modelo cambiario de paridad fija, insostenible dada su situación fiscal endeble. En tanto, Uruguay, creciendo ya poco, recibía el impacto adicional de la contracción brasileña y los descalabros siguientes de Argentina, los cuales derivaron en la gestación de la crisis de comienzos de siglo.

Lo que ocurrió después, confirmó una vez más que los desequilibrios y debilidades preexistentes se profundizan velozmente con los efectos del shock negativo externo. Por tanto, las fragilidades latentes, como las que mostraba nuestro sector financiero, son un riesgo mayor que se debe cauterizar preventivamente. Pero también realzan la importancia de la





calidad de las políticas para enfrentar el problema, aunque impliquen costos significativos de corto plazo y arriesgar capital político.

Lo que ocurrió a principios de siglo en ambas orillas es una historia ya conocida que no necesita reiterarse. Pero sí vale la pena detenerse en un solo hecho. A nuestro entender, el programa de Argentina con el FMI de aquel entonces tenía, como talón de Aquiles, la falta de compromiso de la sociedad y de su cuerpo político en cumplirlo. El programa implicaba encuadrar sus cuentas fiscales en una trayectoria sostenible, algo que la política esquivaba y que como escapatoria, entre otras cosas, recurrió al default de la deuda con los privados.

Dentro de ese desorden, el FMI pudo tener alguna responsabilidad por su incompreensión de lo que venía pasando. Pero es el deudor quien debe trazar los límites de lo aceptable, pues es el responsable de cumplir los compromisos asumidos y también de lidiar con los efectos de las decisiones tomadas. Disolver las consecuencias del default y la pesificación asimétrica de los depósitos y deudas bancarias del sector privado demolió la confianza, generó profundas transferencias de ingresos dentro de su sociedad y les impidió por un buen lapso acceder a los mercados voluntarios de deuda. Cuando recuperó el acceso a esos mercados, pagó intereses correspondientes a los de países de baja calidad crediticia.

Hoy se encuentra en una situación similar, enfrentado al prestamista de última instancia al que recurre voluntariamente, buscando ayuda para paliar un nuevo desborde fiscal que se gestó a lo largo de administraciones de signo político diferente y que devino en una crisis de balanza de pagos. Una vez más, la sociedad y la política entienden que no es su programa, pues no se adapta a la visión que proyecta su política económica. Por tanto, solicitan dispensas basadas en trayectorias más laxas de consolidación fiscal junto al reperfilamiento de vencimientos con el FMI. Si bien no se puede cumplir lo imposible, ya se han empleado la mayoría de los márgenes al haber reestructurado una vez más su deuda externa y no contar con financiamiento externo voluntario. En definitiva, es patear la pelota hacia adelante, dilatando las políticas que encuadren definitivamente su macroeconomía en una trayectoria sostenible. No hacerlo es recaer



nuevamente, mutilando la llegada de inversión externa que promueva más crecimiento y mejoras de bienestar social genuinos.

Uruguay transitó a principios de siglo, una zaga de acontecimientos extremos, donde por definición, para resolverlos, estaban excluidos los atajos. Fueron estos la ruptura o desdolarización forzada de la cadena de pagos, el canje por bonos de los depósitos bancarios, o el default de su endeudamiento para generar espacio fiscal y así atemperar la magnitud del ajuste necesario. Y con estos preceptos se acordó un programa con el FMI, aunque se debió forzar la mano para no aceptar algunas de sus recomendaciones, recurriendo a la ayuda de su principal accionista. Eso dio lugar a un programa récord en la historia de la institución por el monto aportado, considerando el tamaño de la cuota y de su PIB, al que se agregan los del Banco Mundial y BID. Pero a cambio, el país se comprometió a ejecutar un severo programa de ajuste fiscal y reestructura del sector financiero. Y el alivio posterior de la carga de su endeudamiento externo, lo logró acordando voluntariamente con sus acreedores una postergación de sus vencimientos. Con ello se preservó el acceso a los mercados voluntarios de deuda, se hizo factible la llegada de inversión extranjera directa y se pudo aprovechar los beneficios de la liquidez creciente de los mercados. Y en esto vale recordar, que la profundidad de esos mercados hizo factible cancelar en 2006 la deuda de corto plazo contraída por la crisis con el FMI y el Banco Mundial, por deuda más barata y de largo plazo aportada por privados.

Tan importante como el resultado, es que lo ejecutado se convirtió en política de Estado. El programa acordado con el FMI durante la crisis, fue retomado sin cortapisas por la administración siguiente en manos del Frente Amplio. Se cumplió a rajatabla lo acordado, incluso la parte dura del acuerdo en cuanto a metas fiscales, y la mejora de la regulación bancaria.

Las condiciones de estabilidad macroeconómica que ofrece el país no hubieran sido posibles sin la ejecución permanente de políticas de calidad en temas donde no puede haber nunca renuncias, ni se pueden medir costos políticos en



MERCOSUR EN LA PRENSA | MERCOSUL NA IMPRENSA

ejecutarlas. Sin duda que no es un camino fácil, pues siempre acechan los amigos del atajo. Pero de todos modos, podemos decir que para el bien del país, se ha convertido en una política de Estado.





MERCOSUR EN LA PRENSA | MERCOSUL NA IMPRENSA



Uruguay

EL TELEGRAFO



Ganado resiste a la espera de precipitaciones, mientras el mercado agrícola baja sus precios

La demanda firme cerró una semana con valores estables para la hacienda gorda y la situación climática y forrajera impulsó un aumento en la oferta de ganado sin terminación, bajo las expectativas de las lkuvias para los próximos días.

La industria sigue desigual, con entradas de 8 a 17 días y con diferencias en los valores, mientras algunos frigoríficos hicieron compras anticipadas.

Es poca la oferta de novillos especiales, en tanto los lotes excepcionales pueden cruzar los U\$S 4,45 por kilo, con un valor general entre U\$S 4,35 y U\$S 4,40. La vaca gorda ronda U\$S 4,10, con negocios que alcanzan los U\$S 4,15 y es una categoría con mayor participación en la faena de la primera semana del año.

Los precios mantienen fluidez en el mercado que refleja un alto volumen de faena, con un sostenido interés industrial.

La faena alcanzó a 47.629 vacunos en la primera semana de 2022, un 26% superior al volumen registrado un año atrás, a pesar del paro de la Federación de Obreros de la Industria de la Carne y Afines (Foica).

Los novillos tuvieron una participación de tan solo 42% y se destacó el volumen de vacas con 20.074 cabezas, o un 46% más que en la misma semana de 2020.

Si se concretan los pronósticos de precipitaciones, posiblemente afloje la oferta de ganado con menor terminación.





Por el mundo

Los mercados mantienen la firmeza, pero sin la pujanza del segundo semestre del año pasado, en particular de China. Europa sostiene restricciones vinculadas a la nueva ola de la COVID-19 pero con preferencia por el Rump & Loin argentino. La tonelada exportada de carne vacuna empezó el año con solidez de valores, arriba de los U\$S 5.000 por tonelada, de acuerdo a datos preliminares del Instituto Nacional de Carnes. El volumen exportado fue muy bajo, de apenas 3.565 toneladas.

En el mercado de reposición el nivel de oferta ha sido moderado. Los precios se han mantenido y no hay mucho volumen de negocios. No se ha registrado una caída de valores como podría esperarse en un escenario extremo como el actual, de falta de lluvias.

CARNE OVINA

En lanares el mayor interés es por el cordero pesado, con preferencias por carcasas más livianas para oveja y cordero. El cordero mamón cotiza en U\$S 4,02 y el pesado en U\$S 4,23.

Una menor demanda desde el mercado chino por carne ovina empezó a verse desde el último trimestre del año pasado. Mientras, cobró protagonismo Brasil, que a fines del año bajó notoriamente su demanda y espera una reactivación en las próximas semanas.

ena comenzó el año con buen nivel de actividad, con 22.310 animales y niveles comparativamente altos respecto a 2020 y 2021. Fueron 13.000 cabezas más que en el arranque del año anterior.



El precio de exportación para la carne ovina tiene un piso sostenido de U\$S 5.000 desde fines de julio del año pasado. En la última semana con un valor de U\$S 5.112, levemente por debajo del promedio de las últimas cuatro semanas móviles, de US\$ 5.370.

Baja el precio de los granos en el mercado de Chicago que, al menos en Uruguay es bienvenida, mientras se esperan las precipitaciones.

El Departamento de Agricultura de Estados Unidos (USDA) actualizó proyecciones diversas que tuvieron signos de sentido contrario. La sequía provocó un daño irreparable sobre la producción del Mercosur, especialmente al Norte de Uruguay, los estados de Paraná y Río Grande del Sur, el centro y Norte de Argentina y Paraguay. El ajuste de la producción de los países vecinos que hizo el USDA fue importante tanto para Argentina como para Brasil.

La reducción de la producción prevista en Brasil en 5 millones de toneladas –de 144 millones a 139 millones de toneladas– y de Argentina de 49,5 millones a 46,5 millones de toneladas, generó una primera reacción positiva. El stock mundial fue recortado de 99,8 a 95,2 millones de toneladas.

El otro factor que pesa en el mercado es la producción sojera en Estados Unidos que resultó muy buena, con 120,7 millones de toneladas que permiten una recuperación de las reservas algo mayor a la prevista por los privados.

Las existencias de Estados Unidos pasan de 7 millones de toneladas a mediados de 2021 a 9,5 millones a mediados de 2022. Eso se complementa con un ritmo de exportación de soja de Estados Unidos que es notoriamente más bajo que el año pasado.

En el balance, la soja bajó y eso llevó a que el precio al productor uruguayo perdiera las referencias de algo más de U\$S 500 que traía para la cosecha 2022 y quedará sobre los U\$s 495.



MERCOSUR EN LA PRENSA | MERCOSUL NA IMPRENSA

El maíz y el trigo en Chicago acompañaron los descensos, especialmente el trigo. La excelente cosecha de Argentina y Australia pesan en el mercado y la suba de área de trigo en Estados Unidos, aunque leve, consolidó un sentimiento a la baja que se hizo sentir en el mercado uruguayo. Aquí el cereal bajó a U\$S 260 y acumula un descenso de U\$S 20 por tonelada desde la cosecha en noviembre.

La semana próxima se sabrá si se recuperan los cultivos de maíz, mientras que otros productores siembran en seco a la espera de las lluvias.

En cuanto a la soja, las precipitaciones auguradas para la segunda quincena de enero, pueden mejorar la cosecha.





MERCOSUR EN LA PRENSA | MERCOSUL NA IMPRENSA



Uruguay



Las lluvias previstas bajan los precios en el mercado agrícola

Mientras los productores aguardan por las lluvias esperanzados, el precio de los granos en el mercado de Chicago está bajando

Bajan los precios en Chicago pero en Uruguay nadie se queja. Con tal de que lleguen las lluvias que este sábado se esperan en abundantes cantidades sobre el territorio uruguayo, la baja es bienvenida. Fue una semana importante porque el Departamento de Agricultura de Estados Unidos (USDA) actualizó proyecciones diversas que tuvieron signos de sentido contrario.

La sequía ya ha provocado un daño irreparable sobre la producción del Mercosur, especialmente al norte de Uruguay, los estados de Paraná y Río Grande del Sur, el centro y norte de Argentina y Paraguay. El ajuste de la producción de los países vecinos que hizo el USDA fue importante tanto para Argentina como para Brasil.

La reducción de la producción prevista en Brasil en 5 millones de toneladas (de 144 MT a 139 MT) y de Argentina de 49,5 MT a 46,5 MT generó el miércoles una primera reacción positiva. El stock mundial fue recortado de 99,8 a 95,2 (MT). Pero no es el único factor que está pesando en el mercado.

Por un lado la producción de soja de EEUU resultó finamente muy buena, 120,7 millones de toneladas que permiten una recuperación de las reservas algo mayor a la prevista por los privados.





Las existencias de EEUU pasan de 7 millones de toneladas a mediados de 2021 a 9,5 millones a mediados de 2022. Eso se complementa con un ritmo de exportación de soja de EEUU que es notoriamente más bajo que el año pasado. En el balance la oleaginosa bajó y eso llevó a que el precio al productor uruguayo perdiera las referencias de algo más de US\$ 500 que traía para la cosecha 2022 y quedará sobre los US\$ 495. En el balance es algo positivo, porque las lluvias llegan a los cultivos en Uruguay en una etapa en la que todavía pueden recuperarse y de concretarse las lluvias que están pronosticadas llegarán en buena forma a febrero, un mes algo más amigable que enero habitualmente.

El maíz y el trigo en Chicago acompañaron los descensos, especialmente el trigo. La excelente cosecha de Argentina y Australia siguen pesando en el mercado y la suba de área de trigo en EEUU, aunque leve, consolidó un sentimiento bajista que se hizo sentir en el mercado uruguayo donde el cereal bajó a US\$ 260 y ya acumula un descenso de US\$ 20 por tonelada desde la cosecha en noviembre.

Al momento del cierre de esta nota todo es angustia y esperanza. Hay cultivos de maíz que están al borde de colapsar y que solo se sabrá la semana próxima si logran recuperarse. Otros productores están sembrando en seco con la esperanza de que aunque tarde se pueda comenzar un cultivo que empiece bien regado. Para la soja en cambio el panorama luce mejor al que había el año pasado a esta altura. Dos Niñas seguidas son todo un desafío para la agricultura de verano de Uruguay. La segunda quincena de enero puede encaminar todavía una buena cosecha.