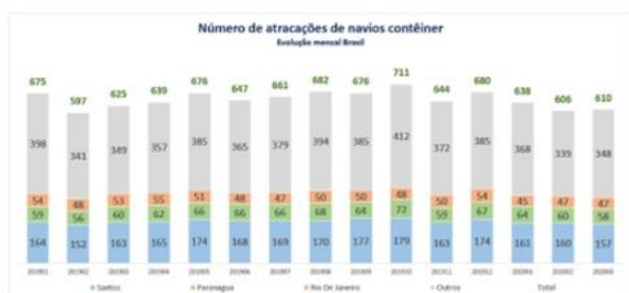


## Notícias principais

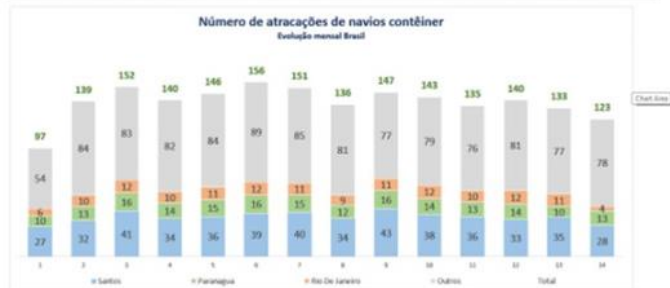
**A pandemia causada pelo coronavírus já está impactando o comércio mundial? De que maneira? Para responder a estas perguntas, a Datamar realizou um estudo sobre as escalas de navios nos portos brasileiros.**

No comparativo mês a mês com 2019, é possível ver que o número de atracações de navios contêineres até agora segue estável, mas de acordo com os armadores, a tendência é de queda, já que estão sendo esperados alguns blank sailings.

Brasil	2019	2020	2020	2020	2020	2020	2020	2020	2020	2020	2020	2020	2020
Paraná	398	341	349	357	385	365	379	394	385	412	372	385	368
Paranaíba	54	48	51	55	51	48	47	50	50	48	50	54	47
Rio de Janeiro	184	152	163	165	174	168	169	170	177	171	163	174	161
Outros	54	56	60	62	66	66	68	68	64	72	59	64	58
Total	675	597	625	639	676	661	682	676	711	664	680	638	610



Brasil	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Paraná	27	32	32	41	34	36	36	40	34	41	38	36	31	28
Paranaíba	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Rio de Janeiro	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27
Outros	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14
Total	97	139	132	140	146	156	151	136	147	143	135	140	133	123



Fonte: Datamar

A The Alliance, formada pelos armadores Hapag-Lloyd, HMM, Ocean Network Express e Yang Ming, por exemplo, já anunciou que vai modificar seu itinerário de navegação em abril, com várias viagens canceladas em todo o mundo.

Segundo o LATD (Departamento de Comércio da América Latina)/Xangai da Cosco, afetada pelo vírus a empresa está prevenindo um volume descendente em todo o mercado e diminuirá sua capacidade realizando mais blank sailings para estabilizar o mercado. “Planejamos fazer três blank sailings até abril e maio em nossa linha ESA2”, afirma a empresa.

Além disso, como estão movimentando menos TEUs, alguns armadores estão considerando diminuir o número de escalas, descarregando toda a carga do país em um único porto e de lá enviando aos outros portos por transbordo.

Segundo os armadores, está ocorrendo uma queda nas importações de manufaturados da China, ocasionada por diversos fatores, como a alta do dólar, a falta de produção chinesa, já que as

fábricas lá ficaram um bom tempo sem operar para tentar conter o avanço do coronavírus e a queda de consumo no Brasil, também ocasionada pelo coronavírus.

A falta de importações – ou seja, da “pernada dominante”, leva os armadores a aguardar mais uma semana até que os navios que saem da China com destino ao Brasil fiquem totalmente abastecidos, diminuindo seus custos fixos, e resultando em blank sailings.

Por outro lado, segundo os armadores, as exportações, principalmente para a China, seguem em alta, já que o país asiático busca seu reabastecimento, prejudicado pela pandemia do coronavírus, tanto de matérias primas como alimentos e carnes. Já nos serviços para as Américas ainda não foi detectada muita mudança.

Vale destacar que nesta quarta-feira, 8 de abril, a Organização Mundial do Comércio (OMC) divulgou que, devido à pandemia causada pelo coronavírus, estima que as exportações e importações podem ter uma contração entre 13% e 32% neste ano.

## Portos, terminais e infraestrutura

**Devido às incertezas no mercado dos EUA, a CMA CGM America está revisando, temporariamente, seus termos de free time. As medidas valem para todos os contêineres descarregados nos EUA em (ou após) 21 de março.**

Com isso, a CMA CGM não cobrará a detenção padrão de contêineres a partir de 21 de março de 2020 até 15 de abril de 2020. A detenção volta a ser aplicada a partir de 16 de abril de 2020.

As taxas de detenção serão avaliadas em termos de níveis padrão, começando no nível 1 (ou seja, taxas no nível do dia 1). Durante esse período, uma taxa diária fixa de USD 25 por chassi será avaliada para todos os chassis fornecidos pela CMA CGM.

A implementação dessa alteração começa imediatamente. De acordo com a empresa, a CMA CGM revisará a situação à medida que progride e fará as alterações necessárias.

**Uma das consequências da pandemia causada pelo coronavírus é a escassez de contêineres reefer. Isso porque, desde que a epidemia começou, na China, em dezembro de 2019, e afetou a economia e a operação dos portos do país asiático, houve uma diminuição no número de navios saindo deste país, e, conseqüentemente, o acúmulo de contêineres reefer, levando a uma carência mundial do produto.**

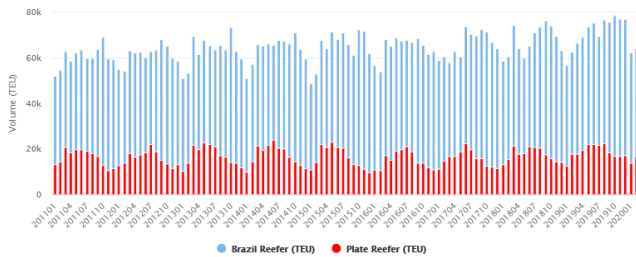
Dados levantados pelo DataLiner mostram que as exportações brasileiras de contêiner reefer caíram de dezembro de 2019 para janeiro e fevereiro de 2020.

Em dezembro, o Brasil exportou 59.850 TEUs em contêineres reefer. Já em janeiro, foram 48.376 TEUs e fevereiro 47.283 TEUs.

No Plate, em dezembro de 2019 foram exportados 17.090 TEUs. Esse número caiu para 13.818 TEUs em janeiro e 16.791 TEUs em fevereiro.

O gráfico a seguir demonstra a tendência histórica do movimento reefer do Brasil e do Plate:

Brazil and Plate Reefer exports per month | Jan 2011 to Feb 2020 | TEU

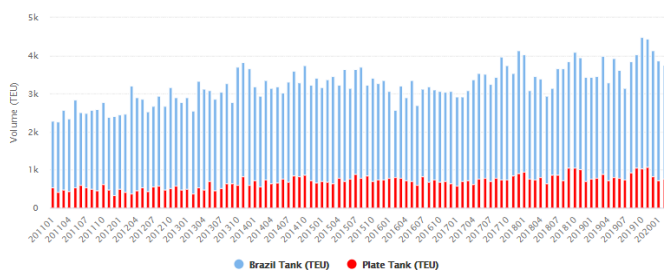


Fonte: DataLiner

Já em relação ao contêiner tank, também houve uma queda nas exportações no Brasil. Em dezembro de 2019, foram exportados 3.314 TEUs. Em janeiro, esse número caiu para 3.145 TEUs e fevereiro 2.971 TEUs. Já no Plate, em dezembro de 2019 foram exportados 824 TEUs, janeiro de 2020 720 TEUs e fevereiro 769 TEUs.

Confira a seguinte tendência histórica do movimento tank do Brasil e do Plate:

Brazil and Plate Tank exports per month | Jan 2011 to Feb 2020 | TEU



Fonte: DataLiner

**A Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ autorizou a empresa Ultrafertil S/A. a iniciar a operação integral no Armazém 5, construído no Terminal de Uso Privado (TUP) Terminal Integrador Portuário Luiz Antônio Mesquita - Tiplam, pertencente a VLI e localizado na Ilha do Cardoso, em Santos (SP).**

No armazém, serão realizadas atividades de movimentação e/ou armazenagem de granel sólido (açúcar). O Termo de Liberação de Operação - TLO N° 13/2020-SOG, de 6 de abril de 2020, autorizando as operações da nova instalação, foi publicado nessa quarta-feira (8/4), no Diário Oficial da União.

**O armazém** - O armazém 5 do Tiplam possui 10.200 m<sup>2</sup> de área construída e capacidade para receber 122 mil toneladas de açúcar. A instalação conta com sistemas de captação (aspiração) de resíduos sólidos e de drenagem e captação de efluentes contaminados (água com açúcar). O valor do investimento realizado soma em torno de R\$ 88 milhões.

**A maior redução em uma década no nível do rio Paraná está obrigando a Argentina a diminuir a carga dos navios das empresas agroexportadoras locais, em um momento em que os embarques no país já enfrentavam problemas devido ao impacto causado pela pandemia de coronavírus.**

O rio Paraná é a principal via de exportação de grãos e subprodutos argentinos, que são transportados a partir dos

portos e unidades de processamento do pólo de Rosario, um dos maiores do mundo, até o Oceano Atlântico.

“Os barcos (em Rosario) seguem em carregamento. O que acontece é que em vez de embarcar o que normalmente seria feito nesta época, cerca de 34 pés (de profundidade), hoje estão carregando a 31 pés”, disse à Reuters o gerente da Câmara de Atividades Portuárias e Marítimas (CAPyM, na sigla em espanhol), Guillermo Wade.

Medidos em toneladas, esses três pés representam uma diminuição de cerca de 7.500 toneladas na carga de um navio do tipo Panamax, explicou Wade. Essas embarcações costumam deixar Rosario com cerca de 50 mil a 55 mil toneladas nos porões.

Segundo um relatório da Bolsa de Comércio de Rosario, a falta de chuvas no sul do Brasil e em áreas dos afluentes do Paraná fizeram com que o nível do rio em Rosario ficasse em apenas 1 metro, algo que não era registrado há quase 11 anos.

**O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, por meio da Administração Hidroviária do Paraguai (AHIPAR/DNIT), segue trabalhando nas obras de reconstrução do dolfin de proteção de um dos pilares da ponte sobre o rio Paraguai, situada na BR-262/MS.** Esta semana está sendo feita a concretagem na estrutura.

O dolfin foi avariado por um comboio de barcas que danificou sua superestrutura e, parcialmente, suas fundações. O acidente provocou uma rotação das estacas, demandando um reforço das mesmas para reconstrução do dolfin.

O objetivo da reconstrução do dolfin é garantir a utilização da ponte. Os dolphins têm a função de proteger os pilares do vão navegável das pontes contra o impacto de embarcações.

O contrato para a obra foi assinado em 2017, mas por força das condições climáticas (o rio encontrava-se o nível da água em alta) foi necessário aguardar para iniciar os serviços.

**Em março, a movimentação de cargas pelos portos paranaenses foi 21% maior, comparada ao mesmo mês de 2019. Em 31 dias, os terminais paranaenses importaram e exportaram cerca de 5,2 milhões de toneladas.** Mesmo em período de restrições provocadas pela disseminação do novo Coronavírus no mundo, o volume deste ano supera em mais de 920 mil toneladas o total movimentado no ano passado.

Apenas no segmento dos granéis sólidos, somadas exportação e importação, os portos do Paraná movimentaram 3,6 milhões toneladas de cargas. O volume é 33% maior que o movimentado em março de 2019 (2,7 milhões).

Puxados, principalmente, pelo açúcar e a soja, os granéis de exportação registram aumento de 41,5%. No mês, este ano, 2,76 milhões de toneladas foram exportadas pelos portos de Paranaguá e Antonina; no ano passado, no mesmo período, esse volume foi de 1,95 milhão de toneladas.

De açúcar (a granel e ensacada), 190.428 toneladas saíram pelo Porto de Paranaguá, em março - 85% a mais que as 102.751 toneladas exportadas em 2019. As exportações de soja registram aumento de 83%. Em março desde ano 2,16 milhões de toneladas do produto foram embarcadas. Em 2019, no período, foram 1,18 milhão.

Nos grânéis sólidos de importação, o destaque do mês foi a movimentação de fertilizantes. Em março, este ano, 624.883 toneladas dos produtos foram descarregadas, em Paranaguá e Antonina. O volume é 15% maior que o registrado no mês em 2019.

Nos grânéis líquidos, o melhor movimento mensal registrado foi na exportação do óleo de soja. Este ano, em março, 121.364 toneladas do produto foram exportadas, crescimento de 37% em relação as 88.583 toneladas que saíram pelo Porto de Paranaguá, no mesmo período de 2019.

No segmento de Carga Geral, 982.247 toneladas foram movimentadas pelos portos do Paraná. O volume é quase 3% maior que o registrado, no mês, em 2019 (955.143 toneladas). Neste, o destaque está na movimentação dos contêineres. Em 2020, 39.202 TEUs na importação e exportação – quantidade 5% maior que os 37.411 TEUs de março do ano passado.

#### **Primeiros três meses têm alta de 9% na movimentação geral**

Os Portos do Paraná encerram o primeiro trimestre de 2020 com alta de 9% no volume de carga movimentada. De janeiro a março, cerca de 12,5 milhões de toneladas passaram pelos terminais paranaenses; um milhão a mais que no período, em 2019.

O aumento, tanto na importação quanto na exportação de cargas, está em todos os segmentos – dos grânéis sólidos e líquidos à carga geral. Os números mostram que os reflexos da pandemia do novo Coronavírus, no mundo, ainda não foram sentidos pelos portos paranaenses.

O segmento dos Grânéis Sólidos movimentou quase 8 milhões de toneladas nos primeiros três meses do ano, 8% a mais que no mesmo período de 2019, é maior crescimento, em volume. Na exportação, destaque para a soja, farelos, açúcar e milho. Na importação foram, principalmente, fertilizantes, sal, malte e cevada.

Líquidos – Em percentual, o tipo de carga que mais cresceu foram os grânéis líquidos, com 1,7 milhão de toneladas movimentadas – 11% a mais que o registrado no trimestre do ano passado (1,6 milhão). Somente a exportação de óleo de soja teve aumento de 67% no acumulado do trimestre. Este ano, foram 210.657 toneladas exportadas.

Ainda entre os líquidos, os derivados de petróleo exportados somaram 200.191 toneladas; 97% a mais que o volume do trimestre, no ano passado, quando foram 101.436 toneladas.

Carga geral – Nos três primeiros meses do ano, quase 2,8 milhões de toneladas de cargas classificadas como Carga Geral foram movimentadas pelos terminais paranaenses. O total é 9% maior que no mesmo período, no ano passado, com 2,5 milhões de toneladas. Neste segmento, entram os contêineres, a celulose e o açúcar em saca, por exemplo.

Contêineres – De janeiro a março, em 2020, 211.563 TEUs passaram pelo porto de Paranaguá. No primeiro trimestre de, 2019, foram 195.062 TEUs. Em volume movimentado de cargas containerizadas, o aumento foi de 3%. Em 2020, 677.358 toneladas; em 2019, 656.909 toneladas.

A principal carga de exportação, entre as que saem em contêineres, é o frango. Neste primeiro trimestre foram 154.187

toneladas exportadas; 1% a mais que em 2019, 152,5 mil toneladas.

**A Marinha do Brasil autorizou o início dos testes para o aumento do calado de 11,70 metros para 11,90 metros no canal da Barra Norte, no Rio Amazonas.** A Portaria 122/2020 foi assinada no dia 30 de março pelo Vice-Almirante Newton de Almeida Costa Neto, comandante do Comando do 4º Distrito Naval.

O presidente da ATP (Associação de Terminais Portuários Privados), Murillo Barbosa considera a ação da Marinha positiva. De acordo com ele, o aumento do calado incrementa significativamente a movimentação de cargas e potencializa a produtividade da operação, além de contribuir para atração de investimentos, como a instalação de novos terminais e, conseqüentemente, para o desenvolvimento econômico com geração de emprego e renda na Região Norte.

“A ampliação de 20 cm do calado pode representar um aumento da capacidade de transporte de carga da ordem de 1,800 toneladas para cada navio. Além de permitir o transporte de maior quantidade de carga, a mudança promove uma melhoria de eficiência e a diminuição dos custos logísticos no norte do País.”, explica Barbosa.

A região é rota de escoamento da safra de grãos e de minério, principalmente do Centro-Oeste, e registra aumento anual do volume transportado, impulsionado pelos recordes na produção de soja e milho.

Após a conclusão dos testes, a análise dos relatórios pelo Comando da Marinha sobre a viabilidade do aumento de calado na região será definida em até 30 dias.

#### **Grãos**

**De acordo com o Departamento de Agricultura dos Estados Unidos (USDA, na sigla em inglês), o Brasil deverá colher uma safra de 124,5 milhões de toneladas de soja na temporada 2019/2020. A estimativa mensal do país sul-americano foi diminuída em 1,5 milhão de toneladas.**

Por outro lado, o USDA aumentou a previsão de exportação de soja brasileira em 2019/20 para 78,5 milhões de toneladas, ante 77 milhões na previsão de março.

O órgão do governo norte-americano ainda aumentou em 1 milhão de toneladas a projeção de importação de soja pela China, maior importador global da oleaginosa, para 89 milhões de toneladas em 2019/20.

#### **Carnes**

**O Egito habilitou 42 novos estabelecimentos brasileiros a exportarem carne ao seu mercado. Entre eles, 15 frigoríficos de carne bovina e outros 27 de aves já podem iniciar suas vendas para o país árabe após autorização feita pela Organização Geral de Serviços Veterinários do Egito, no dia 31 de março.**

O adido agrícola da embaixada do Brasil no Cairo, Cesar Simas Teles, informou que o país árabe renovou, ainda, as habilitações de 95 exportadores que já participam desse mercado, sendo 82 abatedouros de gado bovino. Segundo Teles, a negociação para as

novas habilitações envolveu a Secretaria de Comércio e Relações Internacionais e a Secretaria de Defesa Agropecuária, ambas do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, a embaixada do Brasil no Egito e as autoridades sanitárias egípcias.

A busca do país árabe por ampliar seus fornecedores deu resultado justamente em meio aos receios no abastecimento de alimentos por conta crise decorrente do coronavírus. “Essa negociação já vinha ocorrendo desde o começo do ano. O Brasil e o Egito estão negociando e trocando informações para o reconhecimento do sistema de inspeção animal brasileiro. Acredito que essa pandemia apenas acelerou uma decisão que já estava para acontecer”, afirmou Teles.

Em carne de frango, o Egito importou do Brasil 51 mil toneladas em 2019, com receita de US\$ 67,9 milhões. Já nas exportações brasileiras de carne bovina, o Egito foi o terceiro maior mercado, comprando 165,5 mil toneladas no ano passado. O volume representou US\$ 484 milhões.

Nos últimos meses, com a entrada da China como mercado comprador e o aumento dos preços da carne bovina brasileira, no entanto, o Egito vinha perdendo espaço entre os embarques do produto. “Em 2019, o Egito foi o terceiro maior mercado para a carne bovina brasileira, o que coloca este mercado em uma posição de grande destaque. Essas novas plantas devem aumentar as exportações brasileiras, mas o mercado egípcio é muito sensível ao preço e o aumento dos preços internacionais fizeram com que as exportações brasileiras reduzissem”, explicou Teles.

**De acordo com a Associação Brasileira de Piscicultura (Peixe BR) a China habilitou mais 11 plantas em 9 estados para exportação de peixes de cultivo.** “É uma demanda antiga da atividade. Com a habilitação, temos a oportunidade real de enviar nossos produtos para um grande mercado consumidor, que tem sido o principal destino das exportações brasileiras”, avalia Francisco Medeiros, presidente da Peixe BR.

As empresas habilitadas para exportação de tilápia para a China são Copacol (PR), Netuno (BA), Trutas NR (MG), Vitalmar (SC), Global Food (SP), C.Vale (PR), Zaltana (RO), Frigopesca (MT), Lakes Fish (GO), Pescado DuVale (RO) e Bem Bom Pescados (GO).

“Estamos celebrando pois temos confiança na qualidade do peixe brasileiro, que atende aos mais altos padrões de qualidade e segurança alimentar. Trabalhamos constantemente para melhorar os nossos processos, eliminando possibilidades de falha ou irregularidade de fornecimento”, completa Medeiros.

Em 2019, a tilápia consolidou-se como o carro-chefe dos negócios internacionais, com alta de 19% no volume exportado. “Nosso potencial de produção é enorme e com a demanda de peixes de cultivo pela China temos a chance de alavancar exponencialmente os nossos números”, pontua o presidente da Peixe BR.

### Outras cargas

**A Câmara de Comércio Exterior (Camex), órgão interministerial presidido pelo Ministério da Economia, zerou o Imposto de Importação (II) de mais 41 produtos usados no combate à pandemia do novo coronavírus no Brasil.** A lista inclui tanto produtos médico-hospitalares quanto insumos, componentes e acessórios utilizados na fabricação e operação de itens para o combate à Covid-19. A redução foi

aprovada em reunião virtual do Comitê Executivo de Gestão da Camex (Gecex), em 7/4.

O objetivo da medida é aumentar a oferta de bens destinados a combater a pandemia, bem como de máquinas e insumos utilizados para a fabricação nacional desses produtos, aumentando sua disponibilidade e diminuindo, assim, os custos para o sistema de saúde brasileiro. Esses itens tinham tarifas de até 26%, que ficarão zeradas até 30 de setembro de 2020.

Conforme a Resolução nº 31 do Gecex, publicada no Diário Oficial da União (DOU) desta quarta-feira (8/4), o primeiro grupo de alíquotas zeradas inclui medicamentos como o paracetamol, substâncias como desinfetantes hospitalares e equipamentos como cilindros de oxigênio, câmeras/controladores faciais com leitura de temperatura e monitores de débito cardíaco.

No segundo grupo, destacam-se máquinas para a produção de máscaras e insumos para a produção de medicamentos. Há insumos para a fabricação de respiradores e ventiladores pulmonares, subgrupo que já teve a maior parte das tarifas zeradas por meio da Resolução Gecex 28/2020. A nova Resolução também zera as tarifas de zinco e vitamina D.

Os produtos listados, relativos a 41 códigos da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), foram definidos em trabalho conjunto da Subsecretaria de Estratégia Comercial da Secretaria-Executiva da Camex com a área de nomenclatura da Secretaria Especial da Receita Federal (RFB), a partir de propostas de agentes privados, do Ministério da Saúde (MS) e da Secretaria de Desenvolvimento da Indústria, Comércio, Serviços e Inovação do Ministério da Economia (SDCI/Sepec/ME).

### **Mais produtos**

Com essa nova redução, já são 177 itens que tiveram o Imposto de Importação zerado como parte da política comercial no combate à pandemia da Covid-19. As três primeiras listas de reduções tarifárias foram implementadas pelas resoluções Gecex nº 17/2020, Gecex nº 22/2020 e Gecex nº 28/2020.

**A Adefa, associação de fabricantes de veículos da Argentina, divulgou os números de produção e exportação de veículos do país no mês de março.**

Em março, a produção argentina de veículos foi de 19.164 unidades, 26,7% a menos que em fevereiro e 34,4% abaixo do recorde do mesmo mês do ano passado.

O setor exportou 13.928 veículos, 23,1% a menos em relação ao mês anterior e 33,9% abaixo do volume registrado em março de 2019.

Nas vendas no atacado, o setor automotivo como um todo vendeu 18.922 unidades à rede de concessionárias, volume 30,4% inferior ao desempenho do mês anterior, e contraiu 43,9% em relação a março do ano passado.

No acumulado do primeiro trimestre, o setor alcançou 65.980 unidades produzidas (automóveis e utilitários), o que representou uma contração de 14% em relação às 76.692 unidades produzidas no mesmo período de 2019.

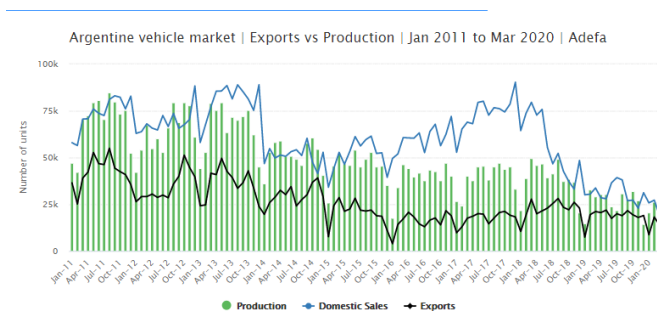
“Diante da crise de saúde causada pelo COVID-19, a indústria e todos nós que fazemos parte, conscientes de proteger a saúde dos



funcionários e da comunidade em geral, adotamos ações concretas para mitigar os efeitos da pandemia, ratificando nosso firme compromisso de a adoção de medidas de prevenção sanitária”, explicou Gabriel López, presidente da ADEFA.

Nesse contexto de responsabilidade e comprometimento, a interrupção total da atividade no setor coloca a indústria automotiva, que vinha enfrentando uma situação crítica há alguns anos e piorou significativamente, em uma posição que gera preocupação em toda a cadeia de valor. Por isso, desde o primeiro dia, várias medidas estão sendo analisadas em conjunto com o governo, a cadeia e outras entidades industriais, em busca de mecanismos para mitigar o impacto, priorizando a proteção do capital de giro e os elos mais sensíveis para gerar condições para que, uma vez levantada a medida preventiva e obrigatória de isolamento, seja possível retornar sem maiores obstáculos à atividade.

O gráfico a seguir, feito com base nos dados da Adefa, mostra o comércio local e as exportações argentinas de automóveis a partir de janeiro de 2011:



Source: Adefa

No acumulado de janeiro a março, o setor exportou 40.734 veículos, ou seja, foi registrada uma queda de 15% na comparação com o mesmo período do ano passado, quando 47.919 unidades foram embarcadas para diversos mercados.

Por fim, em relação às vendas no atacado, o relatório mostra que, em março, o setor automotivo vendeu 18.922 unidades à rede de concessionárias, 30,4% a menos do que as entregas de fevereiro e 43,9% abaixo do volume para o mesmo mês do ano passado.

Dessa forma, o acumulado do ano mostra que as vendas no atacado (para concessionárias) foram de 71.840 unidades, ou seja, 23,7% a menos em relação ao mesmo período de 2019 em que 94.150 veículos foram vendidos.

## Comércio

**A balança comercial brasileira registrou superávit de US\$ 0,882 bilhão e corrente de comércio de US\$ 4,743 bilhões, na primeira semana de abril de 2020 – com três dias úteis -, como resultado de exportações no valor de US\$ 2,813 bilhões e importações de US\$ 1,931 bilhão.** Os dados foram divulgados nesta segunda-feira (6/4) pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia.

No ano, as exportações totalizam US\$ 52,333 bilhões e as importações, US\$ 45,889 bilhões, com saldo positivo de US\$ 6,444 bilhões e corrente de comércio de US\$ 98,222 bilhões.

**Análise do mês** - Nas exportações, comparadas a média diária até a primeira semana de abril de 2020 (US\$ 937,54 milhões) com a de abril de 2019 (US\$ 918,18 milhões), houve crescimento de 2,1%, em razão do aumento nas vendas em Agropecuária (+67,1%). Por outro lado, caíram as vendas na Indústria Extrativa (-14,3%) e de produtos da Indústria de Transformação (-14,7%).

O aumento nas exportações foi puxado, principalmente, pelo crescimento nos seguintes produtos agropecuários: Soja (+80,2%); Café não torrado (+37,5%); Animais vivos, não incluído pescados ou crustáceos (+38,4%); Especiarias (+96,0%) e Tabaco em bruto (+119,4%).

Nas importações, a média diária até a primeira semana de abril de 2020 (US\$ 643,55 milhões), ficou 0,8% abaixo da média de abril do ano passado (US\$ 648,98 milhões). Nesse comparativo, caíram os gastos, principalmente, com Agropecuária (-31,1%) e Indústria Extrativa (-3,4%). Já em relação a produtos da Indústria de Transformação houve aumento de gastos (0,5%).

A queda das importações foi puxada, principalmente pela diminuição dos seguintes produtos: \* Agropecuária – Pescado inteiro vivo, morto ou refrigerado (-92,4%); Cacau em bruto ou torrado (-100,0%); Cevada, não moída (-100,0%); Produtos hortícolas, frescos ou refrigerados (-19,3%) e Milho não moído, exceto milho doce (-60,3%) \* Indústria Extrativa – Gás natural, liquefeito ou não (-68,4%); Carvão, mesmo em pó, mas não aglomerado (-15,6%); Minérios de cobre e seus concentrados (-100,0%); Outros minerais em bruto (-48,5%) e Minério de ferro e seus concentrados (-100,0%).

DatamarWeek é a nossa newsletter, distribuída semanalmente. Edições anteriores podem ser baixadas em [www.datamarnews.com](http://www.datamarnews.com). Suas contribuições, críticas, sugestões e, se as fizerem, 'press releases', serão bem vindas. Contato: [datamarweek@datamar.com.br](mailto:datamarweek@datamar.com.br)  
Tel + 55-11-3588-3033  
Datamar Consultores Associados Ltda.  
Rua Funchal 203, 9th floor  
Vila Olímpia, São Paulo – 04551-904 – SP