

Guiana faz transamazônica que muda logística do Norte do Brasil

Category: BRASIL,GERAL

escrito por Maria Luiza | 10 de abril de 2026



O espanto de quem visita por esses dias Georgetown, capital da Guiana, é resumido por Guilherme Carvalho, dono de uma concessionária de implementos agrícolas em Boa Vista (RR), a 680 km de distância: “Isso aqui é um canteiro gigante de obras e se espalha pelo país inteiro!”.

Carvalho e outros 20 brasileiros – em sua maioria empresários do agronegócio e do setor transportes – formaram parte de uma comitiva liderada pela Associação dos Produtores de Soja (Aprosoja-RR) que foi verificar in loco a rápida transformação do país vizinho, impulsionada pelos dólares do petróleo, e como isso se traduz em oportunidades de negócios e mudanças na logística de escoamento de grãos e fertilizantes da Amazônia.

Nesse formigueiro de obras em que se transformou a Guiana, destacam-se montes de areia branca e escavadeiras amarelas: ora alinhadas nas revendas, ora em operação em minas de ouro, ora abrindo ruas e nivelando terrenos para novos empreendimentos. Apesar do frenesi de homens e máquinas, os guianenses asseguram que não há pressão sobre a floresta, que cobre cerca de 86% do território. As taxas de desmatamento ficam abaixo de 0,5% ao ano. A supressão vegetal é feita pelo sistema de manejo sustentável, com inventário das reservas e a

etiquetagem de cada tora transportada.



Maior projeto da Guiana pós-petróleo, a rodovia Lethem-Georgetown ainda possui 450 km de estrada de chão (Foto: Marcos Tosi / Gazeta do Povo)

Petróleo muda o jogo e financia rodovia transamazônica asfaltada

O que mudou o jogo para a Guiana foram as águas marítimas, onde em 2015 a americana ExxonMobil descobriu jazidas exploráveis de 12 bilhões de barris de petróleo, colocando a ex-colônia no ranking das 15 maiores reservas do combustível fóssil do mundo. Com o dinheiro dos royalties começando a jorrar, o país acelerou as obras de infraestrutura, par e passo com a criação de um fundo soberano. Esse fundo segue o modelo da Noruega, e visa guardar parte das receitas, evitar o gasto excessivo imediato e financiar o desenvolvimento de longo prazo.

De uma renda per capita de cerca de US\$ 4 mil, antes do petróleo, a Guiana saltou para próximo de US\$ 20 mil. E até 2030 deve atingir US\$ 30 mil, o triplo da renda per capita

brasileira. No papel, a Guiana já entrou para o ranking dos novos-ricos, mas levará algum tempo até que essa prosperidade se traduza em mais qualidade de vida para toda a população. A paisagem ainda tem muitas marcas de um país pobre, que até cinco anos atrás só era mais remediado do que o Haiti. Em Georgetown, o esgoto corre a céu aberto e circunda casarões vitorianos de madeira surrados pelo tempo e abandono.

Os ventos, contudo, mudaram de direção. Nenhuma outra obra hoje traduz melhor a ambição da Guiana de entrar para o mapa do desenvolvimento do que a pavimentação de 680 km de rodovia entre Lethem, na fronteira com o Brasil, e a capital Georgetown. Nesse caminho, a rodovia serpenteia entre vasto território de savana e densos trechos de selva, que durante o período de chuva ficam quase intransitáveis, como a transamazônica brasileira.

Para além da ligação Georgetown-Linden, asfaltada há vários anos, um outro trecho de 120 km está perto de ser concluído pela empreiteira brasileira Ayala, braço internacional da Queiroz Galvão. Outros lotes serão licitados, em disputa com construtoras chinesas, que perderam a primeira concorrência.

COMPARAÇÃO DE ROTAS E LOGÍSTICA: DE BOA VISTA AO CANAL DO PANAMÁ



Saída por Georgetown: fim do transporte de cargas em marcha ré

A transamazônica guianense abrirá uma nova saída do Brasil para o Atlântico, prometendo encurtar a viagem da Amazônia brasileira até o canal do Panamá em até oito dias. Isso acontecerá porque, em vez de “dar a ré” nas cargas, descendo 750 km até Manaus e depois fazendo a circum-navegação da floresta até Santarém (mais 700 km em três a quatro dias) ou Barcarena (mais 1600 km em seis a sete dias), a viagem pegará um atalho, e atravessará a região do Essequibo, tornada famosa pela ambição expansionista do ex-ditador da Venezuela Nicolás Maduro. Em 2,5 dias, as cargas despachadas de caminhão por Boa Vista (RR) já poderão atravessar o Canal do Panamá.

“Aqui a gente está mais perto do mar por Georgetown do que muitas outras regiões produtoras do Brasil. Em relação a Paranaguá e Santos, teremos uma vantagem logística de oito a dez dias de economia de tempo para nossos navios de soja”, afirma Murilo Ferrari, presidente da Associação dos Produtores de Soja de Roraima.

“A rodovia e os portos que os guianenses estão construindo são o nosso futuro, porque, aqui em Roraima, ainda sofremos muito com a logística, e tudo o que a gente importa e exporta é feito pelo rio Amazonas, por balsa, e acaba sendo muito oneroso”, diz.

Ferrari aponta que o tempo e o dinheiro economizados com a futura rodovia serão convertidos em atração de investimentos para Roraima, mais renda para os produtores e mais competitividade regional.

Boa Vista ficará a “um pulinho” do mar do Caribe e do Canal do Panamá

Pelo ritmo das obras na transamazônica guianense, os

observadores da comitiva brasileira não têm dúvidas de que a rodovia ficará pronta, mesmo com algum atraso pontual. Diferente da transamazônica brasileira, um projeto iniciado no governo militar para ligar os extremos da região, de leste a oeste (da Paraíba ao Amazonas), que nunca foi concluído e até hoje fica intransitável nas épocas de chuva.

“Eu vou estar aqui para ver isso. Em cinco anos esse país vai estar totalmente diferente. O dinheiro existe, os investimentos estão sendo feitos, e basta ser empregado corretamente”, pontua o empresário Guilherme Carvalho, que antevê oportunidade para incrementar os negócios com os vizinhos do outro lado da floresta. “A gente está torcendo para que o Brasil se beneficie dessa logística, porque estamos a um pulinho do mar do Caribe, e o caminho até o Canal do Panamá vai encurtar em no mínimo dez dias”, prevê.

Guiana cresce em poucos anos o que não cresceu em décadas

O que mais se ouve das autoridades guianenses é que dinheiro não faltará para transformar a infraestrutura da ex-colônia. Em 2025, o setor de construção cresceu 31%, o de petróleo e gás, 21%, e o de mineração, outros 21%. A indústria avançou 20%, a agricultura, 12%, e os serviços, 8%. Um desempenho que levaria décadas para ser alcançado, cumulativamente, se não fossem os royalties do petróleo.

Com uma população de apenas 800 mil habitantes, a Guiana produziu em 2025 cerca de 900 mil de barris de petróleo por dia. Isso coloca a ex-colônia no topo do ranking de extração de petróleo por habitante, ultrapassando países como o Kuwait, o Catar, Venezuela e Emirados Árabes Unidos.

No caso da transamazônica guianense, trata-se de um raro caso em que o transporte terrestre poderá superar o hidroviário em competitividade. “Em 12 horas uma carreta carregada de soja sairá daqui (Boa Vista) e chegará ao Atlântico. Isso equivale

à distância entre Cascavel e Paranaguá, no Paraná, por exemplo. Hoje, de Manaus para chegar ao Canal do Panamá são 8,5 dias. E de Santos para o Panamá, 15 dias. Daqui de Boa Vista, chegaremos em 4,5 dias”, aponta Aluizio Nascimento da Silva, secretário de Atração de Investimentos de Roraima.

Ele destaca os benefícios, tanto para trazer fertilizantes como despachar commodities como milho e soja. E estima que após a finalização da rodovia, em três ou quatro anos, até um terço de todas as cargas da região que saem hoje por Manaus poderão mudar a direção e subir no mapa, via Guiana.

Comércio bilateral se multiplicou com a chegada do petróleo

Com mais dólares circulando, os guianenses incrementaram os negócios com o Brasil. Até 2019, Roraima exportava para a Guiana apenas US\$ 600 mil por ano. Hoje, a venda chega a US\$ 50 milhões anuais. “E não estamos mandando só comida para eles, estamos enviando materiais de construção, máquinas, equipamentos e tudo mais. A relação é muito forte, e está só aumentando”, assegura Aluísio.

O lado brasileiro do asfalto nessa rodovia internacional já está pronto. Quando os guianeses entregarem a parte deles, a geografia e a logística serão reconfiguradas.

“Num curtíssimo espaço de tempo poderemos ter o fertilizante mais barato e a soja mais valorizada do Brasil, só por questão de logística e por encurtar esse tempo de deslocamento até o Canal do Panamá”, projeta Carvalho, da revenda de implementos agrícolas.

Um gargalo a ser vencido está na ausência de tratado internacional para transporte de cargas entre o Brasil e a Guiana. Durante décadas, a falta de uma ligação terrestre plenamente transitável entre os dois países limitou o fluxo a operações pontuais, o transporte formiguinha de curta

distância, sem escala suficiente para justificar um acordo formal.

Desde a descoberta do petróleo, contudo, os dois países tomaram interesse pela integração e começaram a discutir um tratado. Enquanto esse acordo não sai, os caminhões da Guiana são proibidos de circular no Brasil e vice-versa. Todas as cargas precisam fazer o transbordo na fronteira.

“Enxergamos o Brasil como o principal parceiro”, diz diretor de investimentos

O diretor da agência de atração de investimentos da Guiana, John Edghill, destaca que o Brasil é estratégico para o surgimento de uma nova Guiana. “Enxergamos o Brasil como principal parceiro. Queremos importar pintainhos, sementes, fertilizantes e frutas para fazer sucos, para transformar aqui e exportar. Vamos estender a rodovia até Berbice, onde teremos um porto de águas profundas, de onde exportaremos para China, Europa e América”, diz Edghill.

A ex-colônia britânica se transformou num experimento a céu aberto da viabilidade de gerar riqueza e prosperidade para os povos amazônicos, sem abrir mão dos ativos ambientais. Os pesquisadores estimam que, como o vizinho, o Brasil também detenha reservas petrolíferas de dezenas de bilhões de barris ao longo da margem equatorial.

Diferentemente da Guiana, por aqui o processo está travado. Por enquanto, tudo o que se conseguiu, diante da oposição do Ministério Público e dos órgãos de licenciamento ambiental, foi a permissão para perfuração exploratória de um poço, ou seja, para “ver” se existe petróleo viável para extração em um único lugar. Para cada nova perfuração, o Ibama avisou que exigirá um novo licenciamento.

Fonte: gazeta do povo e Publicado Por: Jornal Folha do Progresso 10/04/2026/07:13:39

O formato de distribuição de notícias do [Jornal Folha do Progresso](#) pelo celular mudou. A partir de agora, as notícias chegarão diretamente pelo formato Comunidades, ou pelo canal uma das inovações lançadas pelo WhatsApp. Não é preciso ser assinante para receber o serviço. Assim, o internauta pode ter, na palma da mão, matérias verificadas e com credibilidade. Para passar a [receber as notícias](#) do Jornal Folha do Progresso, clique nos links abaixo siga nossas redes sociais:c

- [Clique aqui e nos siga no X](#)
- [Clica aqui e siga nosso Instagram](#)
- [Clique aqui e siga nossa página no Facebook](#)
- [Clique aqui e acesse o nosso canal no WhatsApp](#)
- [Clique aqui e acesse a comunidade do Jornal Folha do Progresso](#)

Apenas os administradores do grupo poderão mandar mensagens e saber quem são os integrantes da comunidade. Dessa forma, evitamos qualquer tipo de interação indevida. Sugestão de pauta enviar no e-mail: folhadoprogresso.jornal@gmail.com.

Envie vídeos, fotos e sugestões de pauta para a redação do JFP (JORNAL FOLHA DO PROGRESSO) Telefones: WhatsApp [\(93\) 98404 6835](#)– (93) 98117 7649.

“Informação publicada é informação pública. Porém, para chegar até você, um grupo de pessoas trabalhou para isso. Seja ético. Copiou? Informe a fonte.”

Publicado por Jornal Folha do Progresso, Fone para contato 93 981177649 (Tim) WhatsApp: [-93- 984046835](#) (Claro)
-Site: www.folhadoprogresso.com.br e-mail: folhadoprogresso.jornal@gmail.com/ou e-mail: adeciopiran.blog@gmail.com

Guia detalhado do slot Pesca Feliz para iniciantes