

‘Situação precária’: caminhoneiros sem água e banheiro por dias em porto no Pará revelam falhas no transporte de safras

Category: GERAL, PARÁ

escrito por Ayumi Yohanna Miyamoto | 19 de março de 2026



Ele não foi o único: no fim de fevereiro, a fila de caminhões chegou a 45 km, o equivalente a entre 1.200 e 1.500 caminhões, e invadiu a BR-163. O local é uma das principais rotas de escoamento da produção no Norte do país, recebendo grãos do Mato Grosso.

Os motoristas ficaram sem ter onde dormir, sem água para beber ou banheiro perto.

O motorista Jefferson Bezerra também enfrentou o congestionamento. Ele ficou 40 horas parado na estrada e mais 12 horas esperando dentro do porto.

“Quem tinha alguma coisa dentro do caminhão, comia. Quem não tinha, ficava com fome. Ainda bem que os postos ali mais próximos passavam com carro dando água para nós”, disse.

Além do desconforto, os caminhoneiros também têm prejuízo financeiro.

“A gente depende de fazer os fretes. Então, se você fica três dias parado numa fila, é três dias que você não está recebendo nada, porque eles não pagam a estadia. É só prejuízo”, conta Renan Galina.



Da esquerda para a direita, os caminhoneiros Renan Galina, Álvaro José Dancini e Jefferson Bezerra – Foto: Arquivo pessoal

Esse engarrafamento é apenas um exemplo dos problemas para transportar a produção agrícola no Brasil:

- há muitos caminhões chegando aos portos ao mesmo tempo, porque a produção é grande e faltam armazéns para guardar os grãos;
- o transporte depende, principalmente, de caminhões, que carregam menos carga do que trens ou embarcações;
- muitas estradas não têm asfalto ou estão em más condições, o que deixa o transporte mais lento e caro.

Dependência de estradas ruins

No caso das safras agrícolas, a dependência do transporte

rodoviário pode gerar prejuízos, explica Fernanda Rezende, diretora executiva da Confederação Nacional do Transporte (CNT).

“Esse tipo de carga seria ideal para trafegar por modalidades que têm a vocação de transportar grandes volumes de carga, com um custo de transporte menor, que seriam as ferrovias e as hidrovias”, afirma.

Isso não acontece com os caminhões. Eles transportam menos carga e consomem mais diesel.

Um caminhão consome cerca de um litro a cada 2 km no transporte de grãos. Deste modo, em uma viagem de 2 mil km até o porto de Santos, o consumo pode chegar a 1 mil litros, exemplifica Thiago Péra, professor do grupo de pesquisa e extensão em logística da Esalq-USP.

Esse gasto é agravado pelas distâncias percorridas, uma vez que o Brasil tem dimensões continentais, explica o professor.

“Essa é uma questão infraestrutural importante no transporte, que traz uma perda da competitividade do agronegócio brasileiro”, afirma Péra.

No porto de Miritituba, onde os motoristas ficaram parados, o único acesso é por caminhão. “E os terminais não têm dado conta, nessa época, de todo o volume que chega de carga naquela região”, relata.

O motorista Jefferson Bezerra confirma essa situação. “Os portos não têm pátio suficiente para caminhão e usam a rodovia como área de espera”, diz.

O problema da dependência das rodovias se agrava com a baixa qualidade das estradas. Apenas cerca de 12,4% são pavimentadas, segundo dados da CNT.

“Você não tem opções de caminhos”, afirma Rezende.

Existem ainda as chamadas estradas vicinais, que são aquelas sem asfalto que conectam as regiões de produção até as rodovias para fazer o escoamento.

Além disso, buracos e má sinalização também são problemas.

“Isso causa um aumento do custo de transporte. Porque, basicamente, as rodovias em condições precárias reduzem a velocidade do caminhão, aumentam gastos com pneu, com manutenção e, principalmente, aumenta o consumo de combustível”, afirma Péra.

Para os caminhoneiros, as estradas ruins também causam danos. Bezerra, por exemplo, quebrou o caminhão em fevereiro, depois de passar por um buraco.

“A estrada está se desmanchando em buraco [...] Histórias de prejuízo, todos os dias. É uma mola que quebra, é um eixo que quebra”, relata também Dancini.

Sem ter onde armazenar

Os caminhões chegam praticamente no mesmo momento aos portos por um motivo: faltam armazéns para guardar os grãos.

“A gente bate recorde de produção, só que a infraestrutura não acompanha. Então, a gente tem um primeiro gargalo ali, ainda na lavoura”, afirma a diretora executiva Rezende.

Segundo dados da CNT, o país consegue armazenar apenas cerca de 80% da produção agrícola.

“Tudo que é produzido hoje tem que ser escoado de forma imediata. Então, acaba fazendo com que o caminhão vire um armazém”, afirma.

“Aí vão todos os caminhões simultaneamente entregar para a exportação. Só que chega lá no porto, o ele não tem capacidade, muitas vezes, de recepção de todo esse volume”,

afirma Péra.

Muitos caminhões parados nas filas dos portos geram menos oferta de veículos para transporte. Com isso, o preço do frete dispara na época da colheita.

Segundo o caminhoneiro Galina, o congestionamento acontece todos os anos durante a safra, entre janeiro e a primeira quinzena de março.

” O caminhão que era para estar viajando, trabalhando, fica parado na fila. O faturamento cai até para menos da metade. A gente aguarda o ano todo para fazer essa safra, para pagar as dívidas do caminhão. Mas vem a fila, e na hora de pagar as contas, a gente não consegue faturar”, afirma o caminhoneiro Bezerra.

Produtos mais caros

O aumento do custo do transporte não afeta apenas empresas. Ele também pesa no valor dos alimentos.

“Tudo isso encarece o nosso custo do Brasil, que é um conjunto de distorções que torna a nossa economia mais cara. Então a gente tem bens e serviços mais caros no país por conta dessa infraestrutura precária”, explica Péra.

“O problema é que você tem que percorrer distâncias muito maiores para você chegar no mesmo destino”, afirma Rezende. Isso porque caminhos mais longos aumentam o tempo de viagem e o consumo de combustível.

Por isso, ajustar a infraestrutura beneficiaria o Brasil internamente e no mercado internacional.

“Isso gira mais o agronegócio brasileiro, a economia, geração de emprego, renda e uma série de fatores”, diz o professor da Esalq.

Falta de investimento

Segundo Péra, o Brasil investe apenas entre 0,4% e 0,6% do Produto Interno Bruto (PIB) em infraestrutura.

“É muito baixo, principalmente quando comparado com Estados Unidos e China, que têm um percentual acima de 2%. O Brasil teria que chegar a no mínimo 2% para conseguir gerar infraestrutura e garantir uma maior competitividade”, afirma.

Na comparação com o crescimento das safras, o transporte em outros modais, como ferrovia e hidrovia, vem caindo.

“Porque basicamente o volume que a gente tem produzido e exportado tem aumentado mais do que o crescimento da infraestrutura ferroviária no país, por exemplo”, diz o professor.

Ele explica que o mesmo acontece com os armazéns.

Rezende concorda. Para ela, é preciso ampliar e recuperar a malha rodoviária existente e investir para aumentar as modalidades de transporte.

“Quando você tem integração entre as modalidades, você faz com que esse transporte seja eficiente”, afirma.

Fonte: e Publicado Por: Jornal Folha do Progresso
19/03/2026/13:50:21

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:

- [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

[O papel da publicidade online no crescimento dos negócios digitais](#)