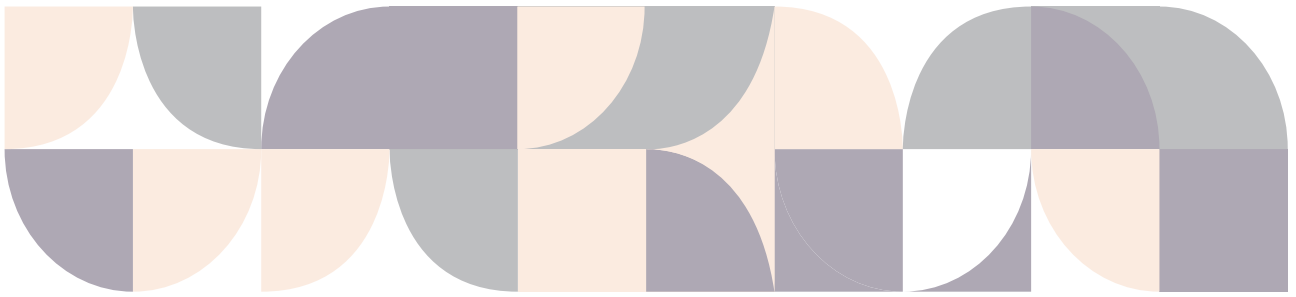


Infraestruturas logísticas, agronegócio e clima

Por Tatiana Oliveira



Inesc

○ **Instituto de Estudos Socioeconômicos – Inesc**, criado em 1979, é uma organização não governamental, sem fins lucrativos, não partidária e com finalidade pública. A ação do Inesc orienta-se para ampliar a participação social em espaços de deliberação de políticas públicas. Em suas intervenções, utiliza o instrumental orçamentário como eixo estruturante do fortalecimento e da promoção da cidadania.

A fim de ampliar o impacto de suas ações, atua em parceria com outras organizações, movimentos e coletivos sociais. Tem uma agenda multitemática e articulada às demandas históricas de sujeitos de direitos e à luta social por garantia de direitos aos povos indígenas, quilombolas e camponeses, entre crianças, adolescentes e juventudes. O Inesc está inserido em debates relacionados ao direito à cidade, ao meio ambiente e à terra, entre outros.

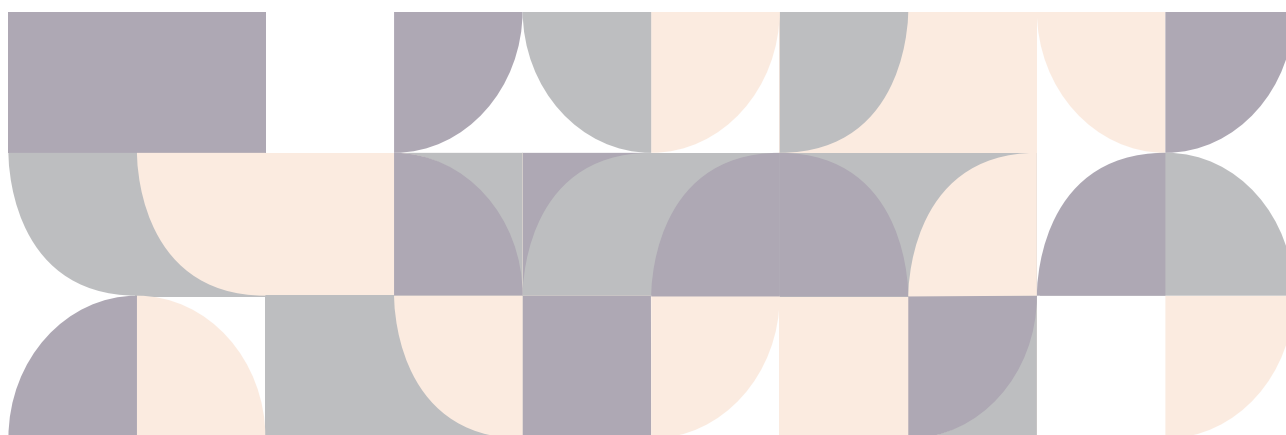
Autora

Tatiana Oliveira é assessora de políticas públicas e direitos socioambientais do Instituto de Estudos Socioeconômicos (Inesc), doutora em Ciência Política, com estágio pós-doutoral em Relações Internacionais pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), e pesquisadora do Conselho Latino-Americano de Ciências Sociais (CLACSO).

Sumário



| | |
|--|----|
| Introdução | 5 |
| Infraestruturas e o seu impacto climático | 6 |
| Corredores logísticos dentro da floresta | 8 |
| Dinâmicas socioeconômicas e territoriais que influenciam o desmatamento | 8 |
| O agronegócio atrai a infraestrutura | 12 |
| O desmonte da política socioambiental e a agenda legislativa da infraestrutura | 14 |
| As metas climáticas brasileiras e a logística | 17 |
| Conclusão | 20 |



Resumo Executivo

→ Este artigo registra o monitoramento da política socioambiental e climática no Brasil, realizado pelo Instituto de Estudos Socioeconômicos (Inesc) ao longo dos anos de 2019 e 2020, considerando que a mudança de governo, deflagrada no mesmo período, implicou a retomada do projeto de ocupação e desenvolvimento da Amazônia brasileira, sendo o agronegócio e a infraestrutura logística dois de seus pilares.

→ Foi elaborada uma análise dos efeitos socioambientais e climáticos produzidos pela instalação de um complexo logístico multimodal na região norte do país, ou seja, no meio rural e florestal. A logística não aparece sem razão, mas segue o rastro do agronegócio, que se expande do centro-oeste para o norte do país. Por isso, os investimentos destinados ao oeste do estado do Pará, em particular, à porção mediana do rio Tapajós, distrito de Miritituba, é o foco do trabalho.

→ O Pará (PA) é a unidade subnacional que compõe a Amazônia Legal com maior nível de emissões de gases de efeito estufa, um cenário causado, sobretudo, por mudanças no uso da terra e pela expansão do agronegócio do centro-oeste para o norte do país. Embora não exista segmentação específica dos dados de emissões de gases de efeito estufa que favoreça a vinculação inequívoca entre os resultados negativos observados na região, uma leitura qualitativa dos dados disponíveis, a partir do território, indica a existência de tal relação e a necessidade de levá-la a sério.

→ A infraestrutura (logística ou energética) constitui um dos principais vetores conhecidos de degradação ambiental e dos modos de vida de povos originários e comunidades tradicionais e camponesas, pois ela impulsiona desmatamento, queimadas, deslocamentos forçados, grilagem de terras e uma série de atividades econômicas ilegais (tais como o garimpo e a extração de madeira), as quais, por sua vez, estimulam violências e afetam dinâmicas comunitárias e socioterritoriais.

→ Em uma conjuntura de acelerado desmonte da política socioambiental e climática, é preciso considerar que a instalação de equipamentos logísticos na região norte do país também serve à progressiva reconfiguração do ordenamento territorial local, sob a narrativa da modernização e do progresso, ambos estimulados por lógicas de crescimento econômico acelerado impostas desde fora da região. Sem considerar os modos de vida locais, a intensificação dos conflitos agrários é um resultado desta política.

→ Diante deste quadro, não surpreende que os dados climáticos brasileiros apresentem péssimos resultados. Análises recentes dos índices brasileiros de emissões indicam, para o ano de 2019-2020, que o país não conseguirá cumprir as metas assumidas voluntariamente no marco do Acordo de Paris.

Introdução

Este artigo registra o monitoramento da política socioambiental e climática no Brasil, realizado pelo Instituto de Estudos Socioeconômicos (Inesc) ao longo dos anos de 2019 e 2020. O biênio coincide com a assunção da extrema direita ao governo deste país, evento determinante, como se verá, para o desmonte do regramento jurídico desta área, além de outras iniciativas que visam à transformação do uso da terra e da gestão florestal.

A metodologia usada para a construção desta análise foi baseada em (i) pesquisa documental e (ii) entrevistas com especialistas.

Na pesquisa documental, dois aspectos foram de particular interesse para este trabalho: de um lado, buscamos oferecer ao público uma atualização dos dados e do conhecimento sobre o cumprimento das metas climáticas assumidas pelo Brasil no âmbito do Acordo de Paris; de outro, propomos uma avaliação qualitativa e circunstanciada dos resultados reportados pelo país, considerando o efeito climático dos investimentos em infraestrutura logística para a região norte, em particular, aqueles destinados ao oeste do estado do Pará ou à porção mediana do rio Tapajós.

Para isso, confrontamos três grupos de documentos: a) acordos internacionais e relatórios de monitoramento de metas; b) o marco regulatório nacional sobre mudanças climáticas e os planos setoriais de adaptação e mitigação; e c) literatura e documentos sobre

o avanço da infraestrutura logística de transportes para a Amazônia Legal.

Na segunda etapa de elaboração deste artigo foram realizadas entrevistas e consultas a especialistas da academia, da sociedade civil e do governo. Vale dizer que a participação do Inesc em espaços de debate e articulação da sociedade civil foi fundamental para o intercâmbio de informações e para a construção de uma visão compartilhada sobre a condução das políticas ambientais, territoriais e dos direitos humanos em um contexto de negacionismo científico e restrição do espaço democrático para a participação social.

O conjunto das análises reunidas ao longo deste percurso representa o centro deste artigo, que se divide em três blocos: no primeiro, apresentamos a infraestrutura logística como um problema relevante para o combate às mudanças climáticas; no segundo, inquiremos sobre o vínculo entre a expansão das infraestruturas, a desregulação da política socioambiental e climática e à elevação dos índices de desmatamento e queimadas no Brasil; e, no terceiro, apresentamos dados atualizados sobre os resultados de mitigação e adaptação climáticas reportados pelo governo brasileiro, sendo a última atualização disponível no momento de redação deste artigo relativa ao ano de 2019.

Infraestruturas e o seu impacto climático

As mudanças climáticas afetam a vida de várias maneiras. Em relação às infraestruturas, a abordagem mais comum no debate público gira em torno da adaptação ou mitigação climática de espaços urbanos consolidados (assim como dos negócios), a fim de garantir a oferta de uma gama de serviços essenciais, tais como iluminação, saneamento e transporte. Nessa linha de análise, outra preocupação é com o volume de investimentos necessários à manutenção de infraestruturas degradadas como consequência das mudanças climáticas, tendo em vista o contexto de crise fiscal nos estados, o que se traduz em uma baixa capacidade para realizar despesas.¹

A pergunta que anima este artigo é, contudo, de outra ordem. Não enfocaremos a inadequação das infraestruturas urbanas existentes para um cenário econômico esverdeado. Tampouco vamos tratar da degradação das infraestruturas atuais pela ação climática ou, ainda, da dificuldade para financiar a manutenção destes equipamentos como resultado de uma visão de governo comprometida com a austeridade. Ambos os aspectos (a economia verde e o problema do investimento público) são relevantes e fazem parte da nossa análise. No entanto, o objetivo deste artigo é **lançar luz sobre os efeitos socioambientais e climáticos**

¹ Em geral, esta perspectiva conclui pela necessária abertura desses mercados à iniciativa privada, com redução do papel do Estado na promoção de investimentos. Sobre o efeito das políticas de restrição fiscal sobre o Orçamento Geral da União, ver o relatório do Inesc: <https://bit.ly/3nrKPIO>

produzidos pela instalação das infraestruturas fora do espaço urbano consolidado, ou seja, fora das grandes metrópoles.

Aqui, vamos focar as infraestruturas logísticas de transporte de cargas localizadas na região norte do Brasil. Desta maneira, nos encaminhamos para uma leitura sobre o desmatamento relacionado às propostas recentes de alocação dos equipamentos logísticos no meio rural e florestal. Tratamos do projeto conhecido como Eixo ou Arco Norte, uma iniciativa do governo federal, apoiada por associações patronais e ruralistas, cuja finalidade é instalar em uma das áreas mais preservadas da Amazônia brasileira, o oeste do estado do Pará, e, em particular, no médio rio Tapajós, um complexo logístico multimodal para o transporte de grãos destinados à exportação.²

Não por um acaso, de acordo com dados do Sistema de Estimativas de Emissões e Remoções de Gases de Efeito Estufa (SEEG, Observatório do Clima)³, **o Pará é a unidade subnacional com maior nível de emissões de**

² Os projetos de infraestrutura logística para a região amazônica, isto é, os que atendem às demandas do mercado internacional, mas não à população, vêm sendo discutidos há muitos governos no Brasil. As políticas de infraestrutura retomaram impulso na segunda metade da década de 1990, durante o governo de Fernando Henrique Cardoso. No entanto, foi na gestão do Partido dos Trabalhadores (PT) que elas se consolidaram como investimentos que proporcionariam um desenvolvimento econômico acelerado.

³ Faz-se referência a Observatório do Clima, "Análise das emissões brasileiras de gases de efeito estufa e suas implicações para as metas do clima do Brasil (1970-2019)", Série SEEG 8, 2020, disponível em: <https://bit.ly/2IH163Y>

gases de efeito estufa no país, uma situação causada, em sua maior parte, pelos efeitos acumulados da atividade agropecuária e das mudanças no uso da terra.⁴ Além dos elevados índices de desmatamento e queimadas, registrados entre 2019 e 2020, o avanço da fronteira agrícola e a instalação de complexos logísticos multimodais para a exportação de commodities agrícolas contribuem para a configuração de uma paisagem de devastação.

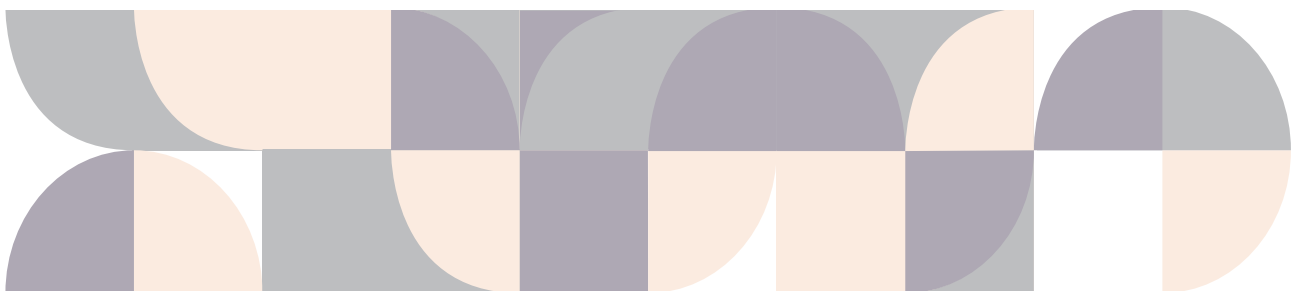
A construção e a instalação de infraestruturas logísticas para transporte de cargas é um dos principais vetores conhecidos de desmatamento.⁵ E, ao contrário do que afirma a propaganda

4 Os conceitos de atividade agropecuária e mudanças no uso da terra aqui utilizados replicam a metodologia usada no SEEG, disponível em: <https://bit.ly/38LyzVS>

5 Ver, por exemplo: ALARCON, Daniela Fernandes; MILIKAN, Brent; TORRES, Maurício (orgs.). OCEKADI: Hidrelétricas, conflitos socioambientais e resistência na Bacia do Tapajós. Brasília: International Rivers, 2016. pp. 43-78.

do governo e das empresas, não costuma contribuir com a qualidade de vida da população local. Pelo contrário, associada a outros fatores⁶, a grande logística se conecta às queimadas e à violação dos direitos humanos e territoriais de povos originários e comunidades tradicionais e camponesas. **Para o Inesc, este quadro sugere a inexistência de condições para o cumprimento das metas climáticas assumidas pelo Brasil tanto no âmbito da Política Nacional de Mudanças Climáticas quanto do Acordo de Paris**, considerando-se o biênio em questão. Estudos detalhados reforçam a perspectiva de não cumprimento da meta para 2019 e 2020, além de anteciparem um cenário ainda pior para 2021.

6 Alguns deles são: o desmonte da política socioambiental; a expansão da fronteira agrícola, da mineração ou do setor de energia; a grilagem de terras e a especulação imobiliária. Ver, por exemplo: TORRES, Maurício (org.). Amazônia revelada: os descaminhos ao longo da BR-163. Brasília: CNPq, 2005; CASTRO, Edna. "Expansão da fronteira, megaprojetos de infraestrutura e integração sul-americana". Caderno CRH, Salvador, v. 25, n. 64, p. 45-61, jan./abr. 2012, 45-61pp.



Corredores logísticos dentro da floresta

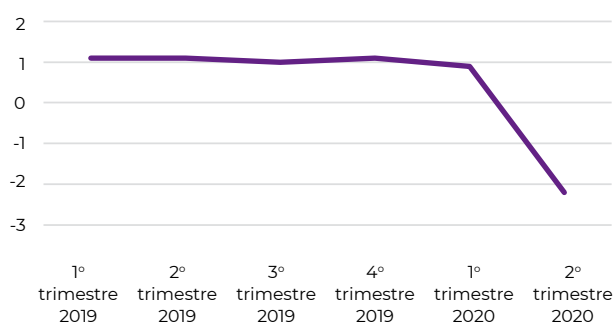
Em meados de 2019, o Brasil chamou a atenção da comunidade internacional após a divulgação de dados alarmantes sobre o aumento do desmatamento provocado por queimadas na Amazônia Legal brasileira. As explicações para este fenômeno sugerem motivações relacionadas ao interesse nacional capturado pelo agronegócio em aliança com a nova composição do governo federal ou, ainda, à ação de garimpeiros, madeireiros e grileiros. No entanto, outro aspecto a se considerar é a contribuição do setor logístico. **A infraestrutura logística constitui fator decisivo para o atual cenário de destruição florestal e dos modos de vida dos povos e comunidades.** No que diz respeito ao estado do Pará, **a logística se conecta a dois dos principais vetores de emissões de gases de efeito estufa no contexto brasileiro, a saber, as mudanças no uso da terra e a agropecuária.** Por isso, os projetos deste tipo, que se destinam à região, devem ser monitorados com atenção.

Dinâmicas socioeconômicas e territoriais que influenciam o desmatamento

Nos últimos anos, o Brasil, que já figurou como sétimo no ranking das maiores economias do mundo, perdeu posições e saiu do grupo dos dez países mais ricos, segundo dados do FMI e do Banco Mundial. Contudo, no contexto latino-americano, o país mantém uma posição de grande relevância econômica. Em 2019, o PIB brasileiro alcan-

çou a marca de R\$ 7,3 trilhões (em valores correntes), segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Em 2020, a pandemia global aprofundou a crise econômica que antecede esse acontecimento. E, no 2º trimestre do ano, tal índice ficou em R\$1,7 bilhões. A avaliação do desempenho econômico do país mostra um crescimento anual acumulado de -2,2%, o que descreve um cenário geral de contração da economia.

**PIB a preços de mercado
Taxa acumulada (%), 2019-2020**



Fonte: Elaboração própria, a partir da série histórica de Contas Nacionais Trimestrais, IBGE

A interpretação desta conjuntura desfavorável deve refletir o impacto da pandemia causada pelo coronavírus (SARS-Cov-2), o que “afetou profundamente a trajetória esperada para a economia brasileira ao longo de 2020 e de 2021”⁷, de acordo com especialistas do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA). No entanto, seria incorreto atribuir o efeito recessivo do isolamen-

7 Souza Jr., José Ronaldo; Cavalcanti, Marco A.F.H; Levy, Paulo Mansur. “Visão geral da Conjuntura”. Carta de Conjuntura, n. 47, 2º trimestre de 2020. Brasil: Ipea. Disponível on-line, com acesso em: <https://bit.ly/3IDvURK>

to social, com a consequente restrição da circulação tanto de mercadorias quanto de pessoas, aos diferentes setores da economia equanimemente.

Durante a maior parte do período crítico de disseminação da doença, alguns setores foram declarados essenciais pelo governo e, como tal, mantiveram suas operações. Este é o caso do agronegócio, da mineração, da energia (especialmente, os setores de petróleo e gás) e dos serviços logísticos (incluindo a execução de obras, manutenção, reposição de equipamentos de infraestrutura, além de outras atividades auxiliares, tais como postos de combustíveis e restaurantes de beira de estrada).

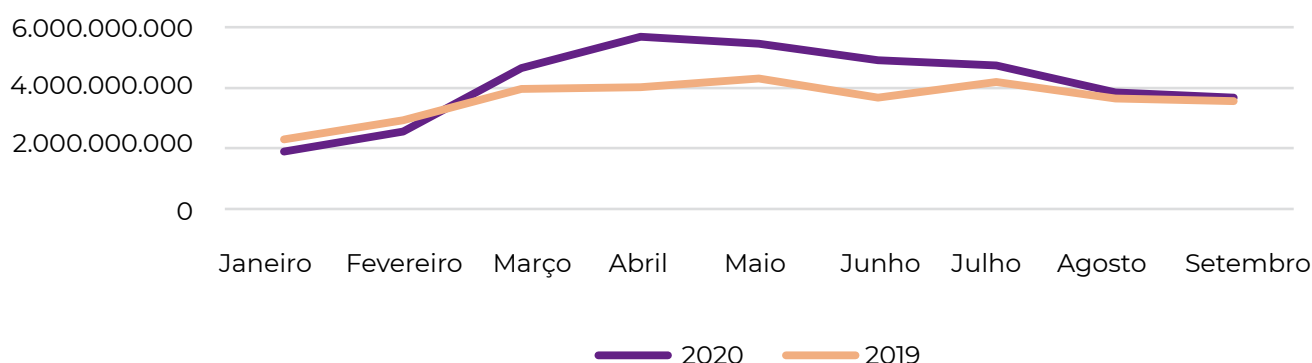
Por isso, **o agronegócio brasileiro manteve condições privilegiadas para desenvolver e expandir as suas atividades mesmo em um contexto adverso e sob o fechamento (lockdown) do comércio mundial.**⁸ A medida de proteção do setor não é temporânea. O Brasil é um país urbano-industrial que ainda depende for-

8 A análise dos indicadores de comércio, publicada pela Fundação Getúlio Vargas (FGV), indica pequena retração do mercado internacional, sem que a diminuição dos fluxos de comércio atinja equanimemente todos os setores. No caso da agropecuária brasileira, por exemplo, a desvalorização cambial onera a importação de insumos e bens de capital, além de reduzir o preço das commodities agrícolas no exterior. Contudo, a demanda chinesa tem assegurado o volume e o crescimento das exportações. “O eixo do dinamismo do comércio exterior se deslocou para a Ásia, que explicou 49% das exportações e 35% das importações de janeiro a setembro de 2020. Nesse mesmo período, os percentuais da União Europeia foram de 14% (exportações) e 17% (importações). Essas porcentagens são inferiores ao da China, que são de 34% de exportações e 21% de importações. O efeito pandemia, que atingiu mais fortemente a economia europeia do que a chinesa, pode ter aumentado as diferenças nas participações, mas não é somente isso, já que a participação da China já superava a da União Europeia como destino das exportações brasileiras desde 2015.” In: FGV-IBRE. “A desvalorização da taxa de câmbio efetiva real ainda não impacta o volume exportado da indústria de transformação.” Indicador de Comércio Exterior (Icomex): Icomex de outubro referente à balança comercial de setembro, n. 42, 16 de outubro 2020. Disponível em: <https://bit.ly/3q9iOyf>

temente do setor primário-exportador. Daí que, na atual crise, se reproduza um padrão histórico da economia brasileira, que privilegia e protege as atividades agropecuárias e extrativas visando à manutenção do seu nível de crescimento ou, ainda, para amortecer o impacto de crises econômicas.

Nesse contexto, quando o Grupo de Conjuntura da Diretoria de Estudos e Políticas Macroeconômicas (Dimac) do Ipea revisou a projeção da taxa de crescimento do produto interno bruto (PIB) do setor agropecuário para o quarto trimestre de 2020, o resultado foi uma variação positiva, passando de 1,6% para 1,9%. Isso significa que, **mesmo diante de uma crise econômica profunda e do aumento da fome e da pobreza no país, o agronegócio brasileiro ampliou sua atuação no exterior.** Essa percepção é reforçada pelos dados da balança comercial brasileira para o setor agropecuário (veja a tabela abaixo). Nos meses da alta safra, entre abril e junho, houve crescimento das exportações, na comparação de 2020 a 2019, conforme mostra o gráfico 01.

Gráfico 01: Comparação da variação da exportação agropecuária brasileira



Fonte: Banco Central do Brasil – BACEN.
Valores em US\$ FOB em milhões de reais.

Tabela 1 - Dados da Balança Comercial Brasileira: Setor Agropecuário

| Agropecuária | | Valores em US\$ FOB, em milhões de reais | | |
|--------------|------------|--|---------------|---------------|
| Mês | Variação % | Números Absolutos | | |
| | | 2020 | 2019 | Diferença |
| Janeiro | -17,7 | 1.882.280.785 | 2.287.168.160 | -404.887.375 |
| Fevereiro | -12,2 | 2.565.833.355 | 2.921.673.114 | -355.839.759 |
| Março | 17,6 | 4.663.304.832 | 3.964.083.545 | 699.221.287 |
| Abril | 41,2 | 5.689.805.201 | 4.030.494.896 | 1.659.310.305 |
| Maio | 27,0 | 5.464.923.424 | 4.302.809.253 | 1.162.114.171 |
| Junho | 33,1 | 4.897.792.998 | 3.679.606.475 | 1.218.186.523 |
| Julho | 13,0 | 4.730.307.072 | 4.187.936.650 | 542.370.422 |
| Agosto | 5,5 | 3.840.168.289 | 3.641.517.195 | 198.651.094 |
| Setembro | 3,2 | 3.664.829.324 | 3.551.935.524 | 112.893.800 |

Fonte: Banco Central do Brasil – BACEN

Dados levantados por meio do anuário estatístico da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) vão na mesma direção.⁹ Neste caso, é possível visualizar a movimentação de grãos (aqui, principalmente, soja e milho) que saem do

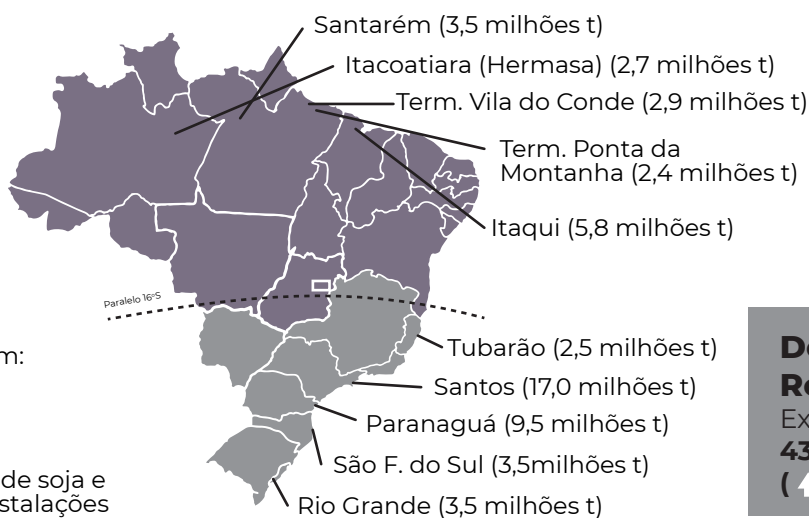
⁹ Disponível em Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), anuário estatístico: <http://web.antaq.gov.br/Anuario/>

Brasil para o mercado internacional por via marítima. O órgão registra aumento de 19,8 milhões de toneladas de soja e milho, equivalentes a 10,8%, exportadas pelo arco norte em 2020, em comparação a 2019. Os números do agronegócio nacional são tão impressionantes que esta maior utilização dos corredores de exportação no norte não aplacou o crescimento simultâneo, da ordem de 22,4%, nos portos do sul e do sudeste.¹⁰ No acumulado da série histórica, o escoamento de soja pelo norte tem elevação superior a 400%.

A saída pelo Arco Norte: soja e milho

Exportação (1º semestre 2020)

Arco Norte
Exportação
19,8 milhões/t
(↑ 10,8%)

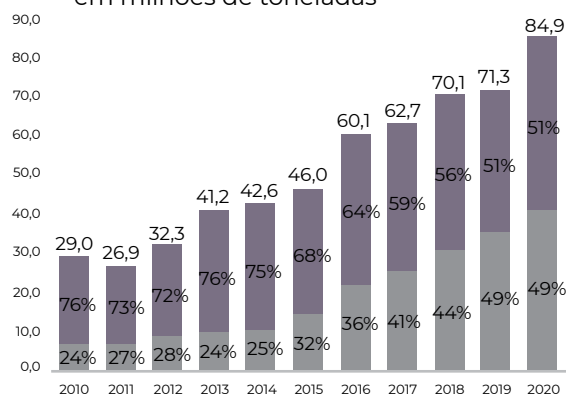


Instalações Portuárias do Arco Norte escoaram: **31,4%** da exportação

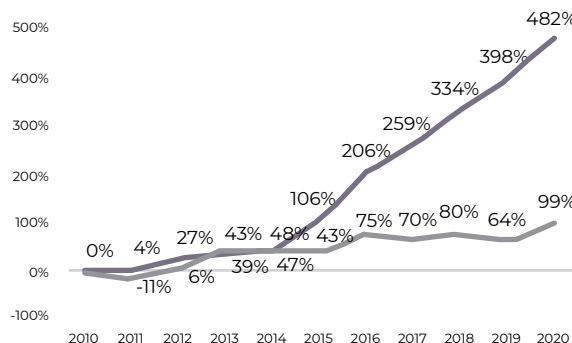
Demais Regiões
Exportação
43,3 milhões/t
(↑ 22,4%)

*No mapa, exportação de soja e milho das principais instalações

Evolução - Movimentação em milhões de toneladas



Evolução da Movimentação em relação a 2010



¹⁰ Os portos de Santos (SP) e Paranaguá (PR) são os que sustentam o maior fluxo de cargas destinadas à exportação do país. A soja e o milho não são exceções. Ambos permanecem a principal porta de saída de grãos do país. Contudo, esse artigo chama a atenção para a importância crescente dos equipamentos logísticos na região norte, em particular do estado do Pará, para a exportação de commodities agrícolas.

O agronegócio atrai a infraestrutura

Nossa pesquisa identificou que Santarém/PA, Barcarena/PA e Santana/PA são os principais portos, no Pará, por onde os grãos brasileiros são exportados. No entanto, esta equação deve considerar também a privatização das instalações portuárias brasileiras, através da Lei nº. 12.815/2013. O ajuste regulatório na lei de portos atendeu a demandas de grandes empresas de “atravessadores” (traders) internacionais (veja tabela 02 abaixo) que operam no território brasileiro sob a promessa de **(i)** facilitar a saída das commodities agrícolas para o exterior, **(ii)** diminuir custos e, assim, **(iii)** ampliar a margem de lucros do agronegócio nacional.

Após sua alteração, a nova lei de portos ampliou a quantidade de equipamentos portuários pelo país. Uma das consequências desta política foi a expansão da movimentação de mercadorias para as

chamadas “vias interiores”, onde a navegação é primordialmente fluvial e dificilmente oferece profundidade suficiente para a entrada de grandes navios cargueiros. Considerando-se todo o território nacional, o Anuário da ANTAQ descreve um aumento de 369% no volume de soja e milho embarcados por vias interiores entre 2010 e 2019.

Este cenário aumentou a demanda pelo licenciamento de estações de transbordo de cargas (ETCs) e terminais de uso privado (TUPs), estruturas intermediárias, operadas diretamente pela iniciativa privada, que facilitam o transporte das cargas até que elas consigam alcançar os portos de onde saem para o mercado externo. A tabela abaixo mostra que existem apenas no distrito de Miritituba, município de Itaituba, localizado às margens do rio Tapajós, cinco ETCs em operação, as quais estão diretamente conectadas com o complexo logístico multimodal norte.

Tabela 02: Corredor logístico das ETCs de Miritituba: Empresas e terminais de exportação*

| TRANSBORDO: Terminal e empresa(s) em Miritituba | EXPORTAÇÃO: Terminal e empresa(s) ao Norte |
|---|--|
| ETC da Bunge e da Amaggi ("ETC Rio Turia") | Terminal Portuário Fronteira Norte - TERFRON, em Barcarena/PA, operado por Bunge e Amaggi. |
| ETC da Cianport ("ETC Itaituba") | Terminal de uso privado para exportação em Santana/PA |
| ETC da Cargill | Terminal de uso privado para exportação em Santarém/PA. |
| ETC da Hidrovias do Brasil S.A. ("ETC HBSA Tapajós") | Terminal de uso privado para exportação em Barcarena/PA. |
| ETC da Transportes Bertolini Ltda. | Terminal de Grãos Ponta da Montanha (TGPM), terminal de uso privado, operado por joint-venture da ADM/Glencore, em Barcarena/PA. |

*Elaboração própria, a partir de visitas a campo e consultas a moradores(as) de Miritituba. Estudos anteriores sobre a região também foram consultados: RODRIGUES, Jondison Cardoso. Portos no Tapajós: o arco do desenvolvimento e da justiça social? Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Análises Econômicas e Sociais - Ibase, 2017; AGUIAR, Diana. A geopolítica da infraestrutura da China na América do Sul: um estudo a partir do caso do Tapajós na Amazônia Brasileira. ActionAid Brasil e Federação de Órgãos para Assistência Social e Educacional (FASE): Rio de Janeiro, 2017.

A proximidade do rio Tapajós em relação às fazendas monocultoras do estado do Mato Grosso (MT) colocou o território no seu entorno em posição estratégica para a instalação destes e de outros tipos de empreendimentos logísticos. Os portos são apenas uma parte da história. Além da BR-163 (conhecida como rodovia Cuiabá-Santarém), o Programa de Parcerias e Investimentos (PPI), do governo federal, projetou uma série de novos investimentos para a região. É o caso da EF-170, uma ferrovia conhecida como “Ferrogrão”, em alusão à finalidade atribuída a ela no transporte exclusivo de grãos.

O PPI também prevê a dragagem dos rios amazônicos, como no caso do próprio Tapajós e de seus afluentes, Teles-Pires e Juruena. O objetivo, neste caso, é viabilizar a construção da Hidrovia Tapajós-Teles Pires – uma demanda antiga do agronegócio nacional. Por fim, a região sofre pressão de alagamento para a instalação de pequenas centrais hidrelétricas (PCHs), cuja energia gerada é equivocadamente considerada limpa, se incorporados ao cálculo de impacto os danos socioambientais irreversíveis do seu processo de instalação.

Em suma, **ao consolidar o eixo logístico norte, o governo brasileiro contribui para a expansão da indústria agropecuária na Amazônia, tornando o desmatamento e as queimadas meros efeitos colaterais do processo de desenvolvimento nacional.**¹¹ A necessidade de escoamento dos grãos atrai a infraestrutura logística para a

¹¹ É importante dizer que o corredor logístico do Tapajós afeta não só o bioma amazônico, mas também o Cerrado, considerando o incentivo para elevar ainda mais o volume de soja produzido no país.

região. Nesse sentido, é preciso registrar que pequenas e médias cidades amazônicas têm convivido com um processo de urbanização desordenada como resultado da entrada destes grandes empreendimentos nos territórios. O caso do município de Itaituba é emblemático, mas não é o único. Ele mostra a mudança radical do uso da terra em uma agrovila que se tornou, em menos de uma década, um entreposto para exportação de grãos ligado a grandes redes globais de produção. As consequências deste modelo de desenvolvimento regional foram abordadas em outros trabalhos.¹²

A pandemia criou a oportunidade para um primeiro grande momento de consolidação deste giro logístico. Em meio a uma conjuntura excepcional, justificou-se o escoamento de grãos pelos corredores de exportação da região norte com base tanto nas menores distâncias em relação aos municípios produtores quanto no risco de contaminação para os trabalhadores.¹³ Tal justificativa, em princípio humanitária, dissimula os efeitos ambientais e socioeconômicos que provoca. De um lado, o avanço do agronegócio e das infraestruturas logísticas para uma das regiões mais preservadas da Amazônia. De outro lado, uma reconfiguração forçada dos modos de viver, criar e fazer dos povos amazônicas, que, ademais, colocou a vida do trabalhador rodoviário em risco.

¹² OLIVEIRA, Tatiana e MELO, Cecília Vieira de Melo. Logística no Médio Tapajós: O caso de Itaituba-Miritituba. Brasil: Inesc, 2020.

¹³ O Brasil é um país marcado por grandes desigualdades regionais. A macrorregião Sudeste é a mais rica do país, sendo também a mais afetada pela primeira onda da Covid-19.

O desmonte da política socioambiental e a agenda legislativa da infraestrutura

O Pará representa ¼ da Amazônia, na sua porção brasileira, e praticamente 60% do estado está protegido na forma de Unidades de Conservação e Terras Indígenas. Os projetos de assentamentos agrários, espaços que reconhecidamente mantêm práticas agroecológicas voltadas à proteção ambiental, também existem na região. No entanto, a sua população sofre duplamente os efeitos da necropolítica que anima as decisões do atual governo, pois, para este estado, a conjuntura produziu a sobreposição de duas dimensões de problemas: **de um lado, o progressivo e acelerado desmonte da política socioambiental e climática; de outro, a consolidação de uma agenda perversa de investimentos cujas implicações para o país e os territórios são concretas e dramáticas.**

Como veremos, uma coisa não se dissocia da outra. No que se refere ao desmonte da política socioambiental brasileira, o governo tem atuado em três frentes principais. Em primeiro lugar, há uma decisão clara por rebaixar o Ministério do Meio Ambiente (MMA) a “pasta biônica”¹⁴, isto é, a órgão sem efetividade real e que atua como anteparo para interesses obscuros. Em segundo lugar, existe um conjunto de ações deliberadas para

14 Aqui, faço referência à Ditadura Militar brasileira, quando deputados e senadores eram apontados ao Congresso (que continuou funcionando durante todo o período de exceção) sem que eles passassem pelo crivo eleitoral. Aos nomeados, a única exigência era a de “não terem ideias”, ou seja, obedecerem às ordens dos generais enquanto ocupassem o cargo. Então, biônico, aqui, se traduz como algo meramente artificial ou de fachada que, sem vida própria, atende aos interesses de alguém ou de um grupo que não se mostra ou não se conhece.

fragilizar os mecanismos vigentes de monitoramento e controle de crimes ambientais por meio do enfraquecimento de órgãos como o IBAMA e o ICMBio.¹⁵ Por fim, acontece uma reestruturação silenciosa dos dispositivos legais de ordenamento territorial, os quais visam o deslocamento do sentido constitucional imputado à política fundiária nacional, isto é, o interesse social, sendo a Funai e o Incra os principais órgãos afetados por essa mudança.¹⁶ Tudo isto, vale lembrar, acontece sem a participação da sociedade civil recomendada a regimes democráticos, ademais de reconhecida como um direito por tratados internacionais variados, destacando-se, para o tema deste artigo, o Acordo de Paris e a Agenda 2030.¹⁷

15 Ibama - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis: autarquia federal, com autonomia administrativa e financeira, vinculada ao MMA. Exerce o poder de polícia ambiental e executa ações das políticas nacionais de meio ambiente relativas ao licenciamento ambiental, ao controle da qualidade ambiental, à autorização de uso dos recursos naturais e à fiscalização, monitoramento e controle ambiental. ICMBio - Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade: autarquia federal, com autonomia administrativa e financeira, criada em 2007 e vinculada ao MMA. Executa as ações do Sistema Nacional de Unidades de Conservação (UCs), podendo propor, implantar, gerir, proteger, fiscalizar e monitorar áreas protegidas instituídas pela União. Também cabe ao Instituto fomentar e executar programas de pesquisa, proteção, preservação e conservação da biodiversidade e exercer o poder de polícia ambiental para a proteção das Unidades de Conservação federais.

16 Incra - Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária: autarquia federal, com autonomia administrativa e financeira, criada em 1970, cuja função prioritária é executar a reforma agrária, bem como realizar o ordenamento fundiário nacional. O interesse dos militares brasileiros em relação à implementação de políticas de (re)ordenamento territorial foi expresso em documentos enviados ao Congresso Nacional em julho de 2020, a saber, a Política Nacional de Defesa (PND) e a Estratégia Nacional de Defesa. Ambos podem ser acessados pelo link: <https://bit.ly/36ywOZR>

17 Ao longo de 2020, o Inesc lançou uma série de análises detalhadas sobre como está acontecendo a destruição das capacidades estatais no que tange à política socioambiental e climática brasileira. As publicações podem ser acessadas em: <https://bit.ly/2H25GZR> ; <https://bit.ly/32LQbwY> ; <https://bit.ly/36AoKY5>

De maneira geral, tal estratégia pode ser observada pela restrição orçamentária imposta aos órgãos que compõem a governança socioambiental no país. Mas o jogo político -institucional e as disputas em torno da política orçamentária têm um papel nesta transformação. **As ações do atual governo brasileiro visam submeter a agenda socioambiental ao projeto econômico que o acompanha, sem apresentar qualquer comprometimento com a mitigação ou a adaptação climática.** Esta é, precisamente, a função do Conselho Nacional da Amazônia (CNAL) na arena internacional: enquanto promove a desorganização fundiária dos territórios, vende no exterior a ideia de responsabilidade socioambiental como fator crucial do projeto de desenvolvimento regional.¹⁸ Essa ação de mercado (ou de marketing) sofre das mesmas fragilidades que a política de certificação em outras áreas (por exemplo, no setor financeiro)¹⁹.

Do ponto de vista nacional, todo esse movimento é acompanhado por outras medidas que compõem a agenda legislativa do Ministério da Infraestrutura e da Economia. Concentradas no ataque ao licenciamento ambiental, bem como ao poder de monitoramento e controle concedido às agências reguladoras ou a diferentes instâncias do judiciário, as proposições listadas abaixo sugerem

18 Na esteira do que acontece com as extremas direitas que governam diversos países pelo mundo, não é possível dizer que a gestão do presidente Bolsonaro promova responsabilidades de cunho social ou ambiental.

19 Nunca é demais lembrar que a política de certificação de investimentos falhou em prever e alertar investidores em todo o mundo sobre a possibilidade de quebra do sistema financeiro estadunidense durante a crise de 2007/2008.

ajustes da política econômica que favorecem o investimento estrangeiro no país, ignorando deliberadamente as consequências ambientais e socioeconômicas que derivam dessas decisões. Algumas delas são: novo marco regulatório para o setor de infraestrutura, Projeto de Lei (doravante apenas PL) n.º. 3453/2008; criação do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), Lei n.º. 13.334/2016; Nova Lei Geral do Licenciamento Ambiental, PL n.º. 3.729/2004; Lei Fundiária n.º. 13.465/2017; Lei de Licitações n.º. 13.448/2017; Emissão de Dívida, Lei n.º. 12.431; Mitigação do Risco Cambial, PL n.º. 2.889/2019; Nova Lei das Estatais n.º. 13.303²⁰, entre outras.

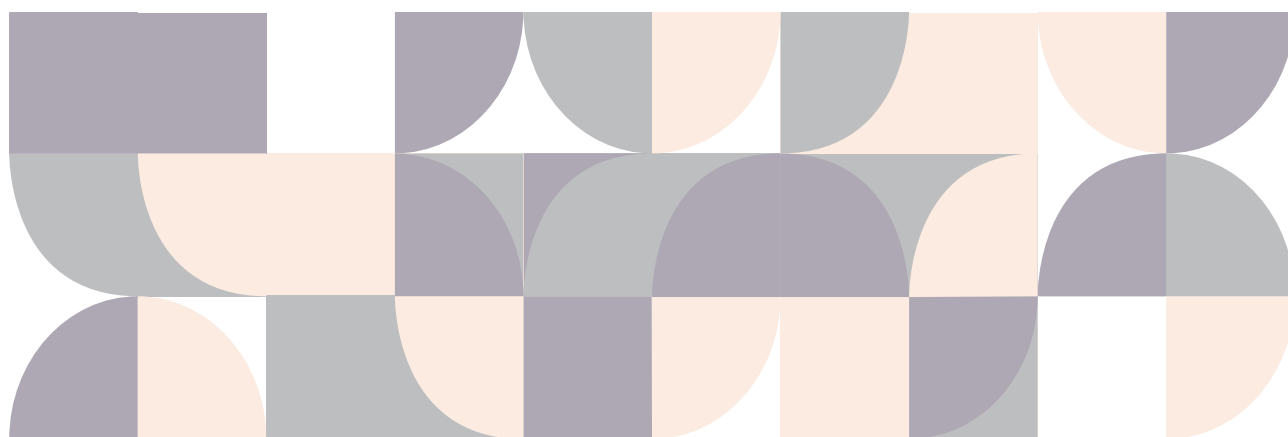
Dessa maneira, fica evidente que a aposta do governo brasileiro recai sobre a privatização e, sobretudo, a financeirização das etapas de planejamento e operação dos grandes empreendimentos logísticos que beneficiam, principalmente, o agronegócio nacional. Para isto, tornou-se necessário flexibilizar a legislação ambiental do país e comprometer-se com garantias para o investimento privado.²¹ Este panorama, visto desde as margens do rio Tapajós, faz perceber um acelerado processo de mudança do uso da terra motivado pelo agro-

20 A nova Lei de Estatais trouxe consequências importantes para várias áreas do governo, entre as quais estão o funcionamento do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que alterou o seu estatuto para adequação ao novo marco regulatório: <https://bit.ly/3k50vpC>

21 Existem inúmeras consultorias privadas sobre as oportunidades de negócio oferecidas ao setor de infraestruturas (não apenas o logístico) no Brasil. Destaco duas delas: Ana Clara Abrao, Brazilian Infrastructure Investment Opportunities: Beyond the elections. OLIVER WYMAN, 2018; BANCO MUNDIAL (BIRD, AID, Grupo Banco Mundial). "Infraestrutura: Construindo a base para o crescimento, vencendo o desafio de melhorar e expandir os serviços de infraestrutura no Brasil", 2018.

negócio e a infraestrutura necessária ao seu desempenho. **A aposta na indústria agropecuária e no neoeextrativismo reforça os vetores de desmatamento e queimadas no país. Uma política comprometida com o meio ambiente e com a vida das pessoas precisa ser capaz de**

imaginar um futuro em que a indústria agropecuária e neoeextrativa ceda lugar para a agricultura familiar e outros circuitos econômicos curtos, dispensando, desta maneira, os grandes equipamentos logísticos que conectam o local e o global.



As metas climáticas brasileiras e a logística

O acordo climático estabelece que os países-parte devem submeter ao secretariado da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima (UNFCCC, em inglês) relatórios periódicos sobre os seus esforços de mitigação e adaptação.²² Em 2019, o Brasil submeteu o seu terceiro Relatório de Atualização Bienal (BUR, em inglês). Este documento confirma a tendência do quadro de emissões mencionada anteriormente, conforme uma análise setorial. Assim, segundo o BUR-Brasil (2020/2019), energia (33%), mudanças no uso da terra (31%) e agricultura (24%) são as três principais fontes de emissão de gases de efeito estufa no país. As demais categorias, a saber, processos industriais e resíduos, contribuem, respectivamente, com 5% e 7% das emissões, segundo os dados oficiais.

A análise do BUR-Brasil 2020, relativo ao ano de 2019, comandada pela equipe de especialistas técnicos (TTE, em inglês) da UNFCCC, destaca alguns pontos relevantes da política socioambiental e climática do país que também vêm sendo debatidos no espaço político doméstico. Deve-se mencionar que a análise do TTE não inclui considerações a respeito da qualidade das políticas implementadas. O documento restringe sua avaliação a questões relativas à transparência dos dados informados. Da mesma forma, não se inquirir sobre a acuidade das informações apresentadas. O mandato desta junta técnica está limitado a ga-

rantir que o relatório siga as diretrizes fixadas pelos acordos²³ firmados e que os países contribuam para a circulação de informações a respeito do cumprimento das metas voluntárias do Acordo de Paris.

O relatório técnico da UNFCCC sobre o BUR-Brasil (2020/2019) foi entregue no terceiro quadrimestre de 2019 e finalizado em julho de 2020. Foi, justamente, neste intervalo que as principais modificações na governança socioambiental e climática do país, operadas pelo governo de Jair Bolsonaro, ocorreram.²⁴ Neste período, também se observou a persistência das queimadas na Amazônia brasileira, e, de maneira inédita, com pouca trégua, mesmo na estação chuvosa. Em 22 de abril de 2020, o país e a comunidade internacional assistiram incrédulos à afirmação do ministro do Meio Ambiente, Ricardo Salles, sobre a necessidade de “passar a boiada”. Segundo Salles, a pandemia ofereceria uma oportunidade extraordinária para que diversas alterações legislativas, sobretudo as de caráter infraconstitucional, fossem aprovadas sem o conhecimento e a pressão da opinião pública.

Neste período, repetidas foram as vezes em que a sociedade civil brasileira e as associações de servidores públicos alertaram para o desmonte e a militarização das políticas sociais e ambien-

22 Decisão 2 / CP.17, Disponível em: <https://bit.ly/35vA0p6>

23 Decisão 20 / COP19, Disponível em: <https://bit.ly/35yS-THQ>

24 Relatório ASCEMA: <https://bit.ly/2H7x9tk>

tais. Além da asfixia orçamentária a órgãos e agências vinculadas ao Sistema Nacional de Meio Ambiente (SISNAMA) e reformas administrativas que deslocaram órgãos dentro do organograma do governo, colocando em risco (e em dúvida) o cumprimento dos seus respectivos mandatos (como no caso da vinculação do Inbra ao Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – MAPA), **a desregulamentação da agenda econômica e a conjuntura de austeridade fiscal tiveram efeito negativo na capacidade de implementação da política climática nacional.**

Comparando o BUR-Brasil (2020/2019) e a análise dos especialistas da UNFCCC, três aspectos chamam a atenção: **(i)** a argumentação reiterada de que o país necessita melhorar as suas práticas no âmbito do comando e do controle da política climática, falha reconhecida pelos representantes brasileiros; **(ii)** o tom elogioso com que ambos os documentos se referem à PNMA, e, em particular, **(iii)** aos planos de adaptação climática conhecidos como PPCDAm e PPCerrado. Em relação às atividades de fiscalização dos crimes ambientais, é notória a desarticulação das capacidades institucionais construídas ao longo de vários governos desde a década de 1990.

Deve-se compreender que a política climática brasileira se baseia em um duplo parâmetro de resultados e ações. No primeiro caso, tem-se o compromisso de redução das emissões de gases de efeito estufa a 37% e 43% até 2025 e 2030, respectivamente. Esses resultados são contabilizados em relação a 2005, ano que serve como linha de base para a verificação. Em números absolutos, isto significa que o país deve limitar as suas emissões a 1,3

GtCO₂eq até 2025 e 1,2 GtCO₂eq até 2030. Já no segundo caso, a Política Nacional de Mudanças Climáticas (PNMC, Lei nº. 12.187/2009) prevê ações específicas, também conhecidas como planos setoriais para a redução de emissões, cujo objetivo é alcançar as metas anteriores. O PPCDAm e o PPCerrado fazem parte deste grupo de ações.

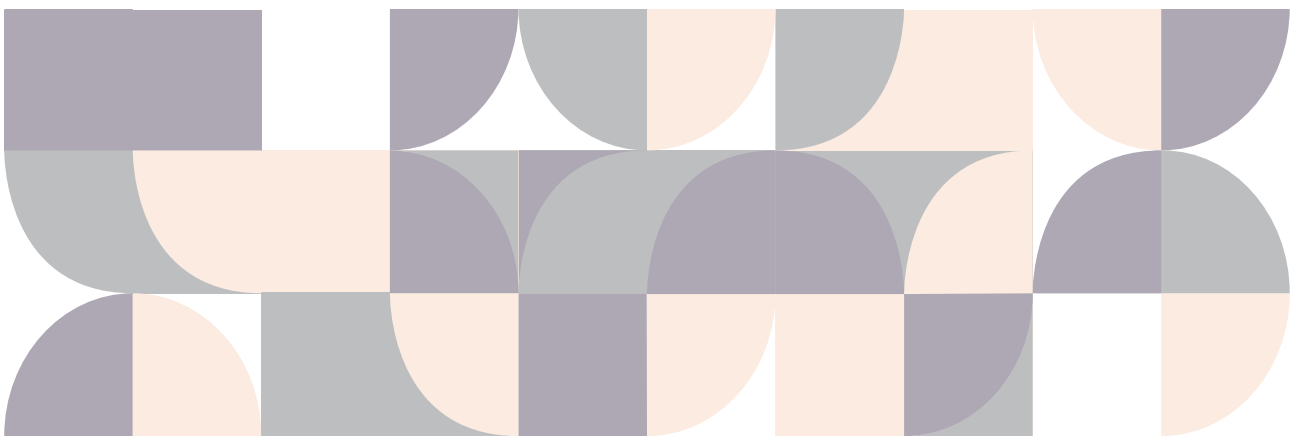
No momento de elaboração deste artigo, a Comissão Executiva para Controle do Desmatamento Ilegal e Recuperação da Vegetação Nativa (CONAVEG) confirmou a decisão de encerramento do PPCDAm e do PPCerrado, com a substituição destes programas pelo Floresta + Carbono.²⁵ Esse assunto é tratado com maior detalhe no primeiro volume desta série. Ao mesmo tempo, o Sistema de Estimativas de Emissões e Remoções de Gases de Efeito Estufa (SEEG, Observatório do Clima)²⁶, confirmou que **o nível de emissões totais do Brasil, em 2019, ultrapassou a meta de 1,3 GtCO₂ e encontra-se em trajetória ascendente.** Desta maneira, o compromisso brasileiro com as metas climáticas fica sem efeito. O Brasil, que já foi liderança internacional da negociação climática, perde o bonde da história. Com medidas erráticas e ineficazes de proteção socioambiental, produz-se a devastação da maior floresta tropical do mundo e provoca-se sofrimento aos povos e comunidades que dependem dela para sobreviverem.

25 No documento, é possível ler: “MMA iniciou o procedimento para aprovar o encerramento do PPCDAm e PPCerrado e aprovar o novo Plano de Controle do Desmatamento Ilegal e Recuperação da Vegetação Nativa que deverá incluir propostas que serão apresentadas no Conselho Nacional da Amazônia Legal, em especial na região de sua abrangência, e contribuirá no futuro para ações integradas de controle e combate ao desmatamento e redução do desmatamento ilegal.”

26 Para acessar o documento, ver nota acima, nº. 2.

A logística (de transportes e energia) constitui um dos elementos-chave para análise do recrudescimento do desmatamento e das queimadas na Amazônia, pois ela pressiona o componente “mudanças no uso da terra” e reconfigura o relacionamento dos povos amazônidas com a terra e o território. Para isso, não é necessário sequer a instalação física dessas infraestruturas. Seguindo a lógica especulativa do sistema financeiro, incorporada por cima e por baixo (ou seja, pelas ins-

tituições e pelos indivíduos), o mero anúncio, ou a mera expectativa, de construção futura dos equipamentos logísticos desata um círculo vicioso que inclui a especulação imobiliária, a grilagem de terras, as queimadas e o desmatamento. O resultado negativo dos números de mitigação e adaptação climática brasileiros não são por um acaso. Eles se relacionam diretamente à expansão de uma lógica econômica predatória para uma área florestal até então preservada.



Conclusão

Conforme argumentamos neste artigo, o modelo de desenvolvimento adotado pelo Brasil tem se pautado pela eliminação das garantias ambientais e sociais que servem de obstáculo aos crimes ambientais e pela piora da vida da população. A simples ameaça da instalação de equipamentos logísticos de grande porte em uma das áreas mais preservadas da Amazônia, como o relatado, tem contribuído para os péssimos resultados de mitigação e adaptação climática do país no marco do Acordo de Paris (e da agenda 2030). Ademais, a expansão do agronegócio para a região norte pressiona pelo investimento nesse tipo de infraestrutura.

É preciso somar à esta leitura o desmonte da política socioambiental e climática. Por exemplo, vimos que relativamente aos mecanismos de fiscalização e controle, ancorados em órgãos como IBAMA e ICMBio, o desinvestimento e as falhas decorrentes da perda de capacidades são reconhecidos até mesmo pelos gestores da extrema-direita que governam o país. No entanto, este reconhecimento, não

tem se convertido em ações concretas para alterar a situação.

O enfraquecimento do Ministério do Meio Ambiente e a militarização da política socioambiental se constituíram ao longo dos últimos anos em soluções inócuas para a questão climática, falhando em entregar resultados eficientes no combate à devastação florestal. Da mesma forma, como se lê no primeiro volume desta série, tem-se deslocado a dimensão republicana das políticas socioambientais e climáticas por dispositivos de mercado vinculados ao sistema financeiro. Este é o sentido do Programa Floresta +, tema da análise da assessora política do Inesc, Alessandra Cardoso.

Por fim, mencione-se que **a interpretação dos dados climáticos não pode ser feita com base em uma perspectiva meramente conservacionista e restrita à contabilidade de emissões/absorção. Ela precisa conter uma dimensão política, social e econômica daquilo que esses dados refletem.**



Recomendações

O cenário de expansão das áreas cultivadas de soja e milho não é algo novo no Brasil. Considerando a história recente do país, ele foi impulsionado pelo superciclo das commodities, ainda na primeira década do século XXI. Nesse período, o governo canalizou para a infraestrutura logística (e energética) uma parte significativa dos recursos para investimentos disponíveis. Contudo, o objetivo de apoiar a expansão da atividade econômica nacional no seu setor mais dinâmico à época (o agronegócio), afetou negativamente demandas concretas da população. Atualmente, como consequência da adesão a uma racionalidade neoliberal e financeira pelo governo, a estrutura do gasto e do financiamento público foi alterada para atender a demandas corporativas e permitir maior participação da iniciativa privada no investimento, o que desconsidera as finalidades díspares inerentes a cada um desses campos de ação (público e o privado). Levando isso em consideração, apresentamos as seguintes recomendações:

- Reconstituição dos orçamentos e elevação das dotações para a carteira de investimentos públicos na área de infraestrutura econômica, em particular a logística, a fim de possibilitar maior controle social sobre esses recursos na forma de audiências públicas e consultas prévias à povos e comunidades tradicionais segundo os termos da Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho.
- Fim do chamado Teto de Gastos (EC n. 95 de 2016) a fim de viabilizar a reconstituição dos orçamentos e elevação das dotações para a carteira de investimentos públicos na área de infraestrutura social, a saber, água potável, saneamento, moradia, transporte pública, saúde e educação, que devem acontecer paralelamente aos investimentos de caráter econômico, voltados para incentivar o desenvolvimento e fortalecer uma relação saudável entre Estado e mercado.
- Reconstituição dos orçamentos e elevação das dotações para os órgãos da governança ambiental e territorial brasileira, com destaque para o próprio Ministério do Meio Ambiente e órgãos subsidiários tais como Ibama, ICMBio, Funai e Incra. Nesse sentido, recomenda-se, ainda, a adoção de uma política de expansão e valorização da burocracia vinculada a esses órgãos, com recuo do processo de aparelhamento militar e policial iniciado no governo de Jair Bolsonaro.
- Interrupção das negociações e reinício das discussões a respeito de uma série de projetos de lei que afetam os direitos socioambientais e apresentam impacto climático direto ou indireto, tais como: Novo marco regulatório para o setor de infraestrutura, Projeto de Lei (doravante apenas PL) nº. 3453/2008; criação do

Recomendações

Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), Lei nº. 13.334/2016; Nova Lei Geral do Licenciamento Ambiental, PL nº. 3.729/2004; Lei Fundiária nº. 13.465/2017; Lei de Licitações nº. 13448/2017; Emissão de Dívida, Lei nº. 12.431; Mitigação do Risco Cambial, PL nº. 2.889/2019; Nova Lei das Estatais nº. 13.303; Licenciamento ambiental, PL nº. 3729/2004; Compras de terras por estrangeiros, PL nº. PL 2963/2019; Ordenamento territorial, PL nº. 2633/2020; e Privatização da navegação de cabotagem, PL nº. 4199/2020.

Expediente

Organização: Tatiana Oliveira

Texto: Tatiana Oliveira

Gestão editorial: Ana Carolina Soares, Lívia Alcântara, Silvia Alvarez e Thais Vivas

Revisão: Ana Carolina Sá Gomes

Tradução: Juliana Arthuso

Capa e diagramação: Luciana Lobato

EQUIPE INESC

Conselho Diretor

Enid Rocha Andrade da Silva
Júlia Alves Marinho Rodrigues
Luiz Gonzaga de Araújo
Márcia Anita Sprandel
Pedro de Carvalho Pontual

Conselho Fiscal

Ilíana Alves Canoff
Lucas de Alencar oliveira
Mario Lisbôa Theodoro
Suplente: Roseli Faria

Colegiado de Gestão

Iara Pietricovsky de Oliveira
José Antonio Moroni

Coordenadora da Assessoria Política

Nathalie Beghin

Gerente Financeiro

Administrativo e de Pessoal
Maria Lúcia Jaime

Assistente da Direção

Adriana Silva Alves
Ana Paula Felipe
Marcela Coelho M. Esteves

Equipe de Comunicação

Silvia Alvarez
Ana Carolina Soares
Thaís Vivas

Assessoria Política

Alessandra Cardoso
Carmela Zigoni
Cleo Manhas
Leila Saraiva Pantoja
Livi Gerbase
Luiza Pinheiro
Márcia Acioli
Tatiana Oliveira

Assessoria Técnica

Dyarley Viana de Oliveira

Expediente

Educador/a Social

Thallita de Oliveira
Marcus Silva

Contadora

Rosa Diná Gomes Ferreira

Assistente de Contabilidade

Ricardo Santana da Silva

Técnico de Informática

Cristóvão Frinhani

Auxiliares Administrativos

Adalberto Vieira dos Santos
Eugênia Christina Alves Ferreira
Isabela Mara dos Santos da Silva
Josemar Vieira dos Santos

Auxiliar de Serviços Gerais

Roni Ferreira Chagas

Estagiários/as

Cássia Cristina
Icaro Sousa
Victor Queiroz
Walisson Braga da Costa

APOIO INSTITUCIONAL

BIC – Bank Information Center
Charles Stewart Mott Foundation
CLUA – Climate and Land Use Alliance
Fastenopfer
FLD- Fundação Luterana de Diaconia
Fundação Avina
Fundação Ford
Fundação Heinrich Böll
Fundação Itaú Social
Fundar
IBP – Center on Budget and Policy
Priorities
ICS – Instituto Clima e Sociedade
KNH – Kindernothilfe
Malala Fund
Misereor
OSF – Open Society Foundations
Oxfam Brasil
Pepsico do Brasil
PPM – Pão para o Mundo
Pulsante
Rainforest
SAGE- New Venture Fund

INESC – Instituto de Estudos Socioeconômicos

Endereço: SCS Quadra 01 - Bloco L, nº 17, 13º Andar Cobertura - Edifício Márcia.
CEP 70. 3037-900 - Brasília/DF

Telefone: + 55 61 3212-0200

E-mail: inesc@inesc.org.br

Página Eletrônica: www.inesc.org.br