Editorial

DOI: 10.54446/bcg.v15i2.4230

Conselho Editorial

Durante a 30ª Sessão da Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas (COP 30), ocorrida em Belém (PA), o Brasil encabeçou a proposta de elaboração de um plano de ação que visa afastar a dependência dos combustíveis fósseis e que se formasse, a partir dele, uma coalização de países em torno deste propósito. Tal plano ficou conhecido como "Mapa do Caminho" para longe dos combustíveis fósseis e contou com a adesão e apoio político de cerca de 80 países. Por conseguir agregar tanto países do norte quanto do sul global e por tocar em um dos segmentos econômicos com maior poder de pressão política no contexto das COPs, essa iniciativa foi celebrada e considerada uma das grandes vitórias do evento e, particularmente, da presidência brasileira durante esta edição da conferência.

O anúncio dessa proposta pelo Brasil foi questionado por diversos meios de comunicação e analistas do cenário político como uma grande contradição, visto que poucas semanas antes o governo brasileiro celebrava o início das atividades de exploração de petróleo por parte da Petrobras em blocos localizados na Margem Equatorial, mais precisamente na Bacia Sedimentar da Foz do Amazonas. Para além da contradição óbvia relacionada à expansão da produção de combustíveis fósseis e, portanto, indo no sentido contrário do Mapa do Caminho proposto na COP 30, foram também apontadas as contradições relacionadas ao fato desse movimento se dar justamente em direção à região amazônica, onde viria ocorrer a conferência da ONU e onde os biomas e ambientes marinhos seriam mais sensíveis a esse tipo de atividades.

Não há dúvidas de que dentre todas as fontes de emissão de gases de efeito estufa na atmosfera, a contribuição dos combustíveis fósseis se destaca significativamente, sobretudo quando se observa os volumes produzidos em escala global. Os dados da Agência Internacional de Energia (AIE) são claros[1] em mostrar que, quando observado no nível mundial, parte significativa das emissões dos gases de efeito estufa relacionadas à energia se deve a atividades dos setores de geração de eletricidade e calor, em primeiro lugar, e de transportes, em segundo lugar. No entanto, como a própria agência revela, e como já é bem sabido, no Brasil esse quadro se altera, dado que o setor de transportes se posiciona como principal emissor, sendo seguido pelo setor industrial, ainda que este represente menos da metade do volume das emissões em relação ao primeiro.

Tal particularidade da formação socioespacial brasileira frente ao contexto de emissões de gases de efeito estufa exige uma reflexão e uma ação política mais coerente em relação a esta situação concreta. Isso passa não só por reconhecer ou

1 Ver https://www.iea.org/data-and-statistics/data-tools/greenhouse-gas-emissions-from-energy-data-explorer.

tentar superar a matriz de transporte dominada pelo modal rodoviário, mas sim, e sobretudo, por identificar e tentar combater os usos e os sentidos dessas redes de circulação que pressionam a elevação do consumo dos combustíveis fósseis. Como é sabido, o uso prioritário desses modais de transportes baseados em combustíveis fósseis é para atender a circulação de produtos primários, com destaque para os agrícolas como soja e milho[2], e os sentidos dessas redes é sobretudo extravertido, conectando a grande hinterlândia aos distantes portos nacionais e internacionais.

Lembrar dessa relação entre os transportes e a dominância do modal rodoviário com as atividades agropecuárias e seu modelo agroexportador é fundamental para não resumir as análises e as ações políticas aos "impactos" dos combustíveis fósseis na emissão de gases de efeito estufa, mas reconhecer os principais e reais motores e agentes que constituíram e que reproduzem essas particularidades da formação socioespacial brasileira. Claramente, para alcançar tal grau de "institucionalização[3]" dos modais rodoviários como padrão de circulação de mercadorias, há uma longa história e um grande conjunto de agentes e interesses que participaram desse processo, do qual participavam centralmente o Estado e a indústria automobilística. Porém, torna-se patente, ao menos a partir da década de 1990, o aprofundamento da relação entre o avanço da fronteira agrícola e os investimentos públicos na extensão e modernização de infraestruturas de transportes voltadas a atender essa "onda exportadora" da logística no território nacional[4].

Assim como é fundamental reconhecer a particularidade da formação socioespacial brasileira quanto ao papel dos transportes, especialmente baseados em combustíveis fósseis, na emissão de gases do efeitos estufa a partir do setor de energia, é também essencial ter clareza que, no Brasil, este não é o principal setor de emissões brutas e líquidas (que descontam os valores totais absorvidos) desses gases, mas sim o da agropecuária e o da mudança de uso da terra e floresta[5]. Nota-se assim, novamente, a necessidade de se pontuar a responsabilidade das atividades agroexportadoras e do avanço da fronteira agrícola têm no contexto de mudanças climáticas e, portanto, no processo de elaboração de políticas de redução de emissões de gases de efeito estufa nessa situação concreta que é o território brasileiro. Nesse sentido, a celebração por parte do governo federal em razão do início da exploração de petróleo na Bacia do Foz do Amazonas não foi a única contradição no contexto da COP 30, mas igualmente foi o anúncio, meses antes da conferência, do lançamento de mais uma ampliação do crédito rural via Plano Safra[6].

---

2 Ver: https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiYWNhMTRjYmQtZjczYy00OGJkLThiZWQtOTAwYjEwMmNjOWY4IiwidCI6Ijg3YmJlOWRlLWE4OTItNGNkZS1hNDY2LTg4Zjk4MmZiYzQ5MCJ9.

3 GRANDI, Guilherme; HUERTAS, Daniel. Dos primórdios à institucionalização do rodoviarismo no Brasil (1893-1945). *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, v. 184, n. 491, p. 17–54, 28 abr. 2023.

4 HUERTAS, Daniel Monteiro. O papel dos transportes na expansão recente da fronteira agrícola brasileira. *Revista Transporte y Territorio*, n. 3, p. 145–171, 2010.

5 Ver https://plataforma.seeg.eco.br/.

6 Ver https://www.gov.br/agricultura/pt-br/assuntos/noticias/2025/governo-federal-lanca-plano-safra-2025-2026-com-r-516-2-bilhoes-para-impulsionar-o-agro-brasileiro.

Por isso, a elaboração de um "Mapa do Caminho" para longe dos combustíveis fósseis em uma formação socioespacial periférica, como é a brasileira, deve preceder, ou no mínimo caminhar junto, à construção de um "mapa do caminho" para longe do subdesenvolvimento e da dependência. Retomar esse pressuposto do estruturalismo latino-americano é fundamental para reconhecer que a expansão da exploração de combustíveis fósseis na margem equatorial, longe de ser uma "nova" contradição, reproduz o mesmo padrão de desenvolvimento brasileiro: fundado na extensividade e no expansionismo territorial predatório[7] e que encontra hoje nos setores agro e mineral exportadores os principais motores de avanços das fronteiras do capital, agora em direção à região amazônica. A enunciação de tal argumento está longe de ser uma defesa da indústria petrolífera, ao contrário, é defender que a Petrobras, enquanto empresa pública, tenha um papel central na transição energética e que, portanto, contribua e seja central na expansão de fontes renováveis e de baixo carbono no território nacional. Ao mesmo tempo, o debate aqui levantado não se propõe a apontar de modo inconsequente as contradições do atual governo federal, mas sim de explicitar o fato de que enfrentar os desafios do tempo presente, especialmente relacionados às mudanças climáticas, são ainda mais complexos e exigem um enfrentamento político ainda mais rigoroso quando se parte de uma análise concreta de uma situação concreta, como é a formação socioespacial brasileira.

★ ★ ★

Com este número buscamos renovar nosso compromisso em promover a circulação e livre acesso aos resultados de pesquisas e práticas geográficas obtidos tanto no Brasil quanto fora, o Boletim Campineiro de Geografia traz ao público o segundo número de seu décimo quinto volume. Sempre abertos a contribuições de origens plurais e buscando a construção de uma revista cosmopolita e diversa, apresentamos artigos e outros materiais na intenção de manter acesos os debates relevantes na área da Geografia.

Na presente edição trazemos aos leitores o total de sete artigos submetidos em fluxo contínuo, frutos de pesquisas científicas em temáticas que abrangem temas e questões que envolvem reflexões críticas sobre a ideia de competitividade territorial, o uso do esporte como estratégia de soft power, o negacionismo científico, a modernização agrícola e contrastes sociais no Vale do Açu (RN), o crescimento da influência na indústria farmacêutica, indicadores de gestão de recursos hídricos na bacia do Rio Una (MA) e sobre os corredores de exportação do Arco Norte do território brasileiro. Além disso, a edição ainda conta com artigos que integram um dossiê organizado pelos professores Lucas Anastácio Catsossa e Edvaldo Moretti sobre a produção geográfica em Moçambique, em que são apresentados dez artigos inéditos produzidos por geógrafas e geógrafos

7 BRANDÃO, Carlos. Acumulação primitiva permanente e desenvolvimento capitalista no Brasil contemporâneo. In: ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno (Org.). *Capitalismo globalizado e recursos territoriais: fronteiras da acumulação no Brasil contemporâneo*. Rio de Janeiro: Lamparina, 2010.

moçambicanos ou em co-autoria com geógrafos brasileiros. Por fim, este número da revista conta com uma entrevista inédita com a importante geógrafa norte-americana Cindi Katz e que foi conduzida por Thais Bueno.

Desejamos a todas e todos uma ótima leitura.