

Transnacionais e Violação dos direitos humanos: o caso da Companhia Siderúrgica do Atlântico e o “desenvolvimento” da Baía de Sepetiba

Karina Kato e Sandra Quintela¹

Qual o custo das políticas de desenvolvimento em curso no Brasil hoje? De que forma elas impactam as populações tradicionais, como pescadores artesanais, quilombolas, caiçaras, ribeirinhos e outros? De que forma o Plano de Aceleração do Crescimento, “acelera” o processo de exclusão dessas populações que vivem de seu trabalho em seus territórios de vida? O caso da implantação do consórcio siderúrgico composto pela Vale e a empresa alemã ThyssenKrupp

responde a estas questões apresentando um cenário de desolação que se espalha pela bela baía de Sepetiba. A baía de Sepetiba se interconecta com a baía de Ilha Grande e corresponde a um dos mais importantes pontos turísticos e paraíso ecológico do estado. Essa rica região – em gente, peixe, pássaros, árvores, culturas, culinária – pode virar uma grande lixeira industrial a céu aberto, um nova Cubatão, financiada com dinheiro público e às custas do sustento diário de milhares de famílias que vivem da pesca e do turismo.

1. A Baía de Sepetiba e suas Vocações Econômicas

A Baía de Sepetiba abrange os municípios do Rio de Janeiro, Itaguaí e Mangaratiba e conforma uma região muito diversificada do ponto de vista ambiental e socioeconômico. Não obstante suas riquezas naturais e seu

¹ Economistas do PACS – Instituto Políticas Alternativas para o Cone Sul.

patrimônio biológico, a baía de Sepetiba é um importante pólo industrial do estado, de forma que nesta área observa-se uma intensa coexistência de industrialização, urbanização, áreas de mata atlântica e de ecossistemas de grande relevância ambiental, transformando a região em palco de inúmeros conflitos ambientais.

Do ponto de vista ambiental, em seu entorno existem ecossistemas ainda preservados de florestas, restingas – como a da Marambaia e manguezais. Podem ser encontradas áreas remanescentes da Mata Atlântica, principalmente na Serra do Mar, considerada atualmente uma das 25 áreas mais importantes para a conservação da biodiversidade em todo o mundo. A baía desempenha também um importante papel no abrigo de espécies nativas, endêmicas e ameaçadas de extinção de aves; no refúgio de aves costeiras; bem como serve de área de descanso para bandos de aves que procuram abrigo em sua vegetação. Os estuários da região, por sua vez, guardam uma imensa riqueza biológica típica de ambientes de transição – locais onde a água doce dos rios encontram-se com as águas do mar. Debaxo d'água, os alevinos buscam proteção contra os predadores nas raízes submersas da

vegetação do mangue, que conformam um dos mais importantes ecossistemas aquáticos do estado do Rio de Janeiro, sendo uma área natural de cria e desenvolvimento de comunidade de peixes.

Por conta de todo esse potencial, na zona oeste, a Baía de Sepetiba é a área que apresenta maiores conflitos ambientais e sociais. A atividade industrial na região teve início nos anos 1960 e, a partir da década de 1970, com a implantação da rodovia BR-101 e com a implantação do Porto de Itaguaí. Com isso, a partir da década 1980, a região passou a apresentar taxas de crescimento demográfico elevadas, resultado de dois fatores: as atividades relacionadas ao porto da região e o crescimento da atividade de turismo. Mais recentemente, a região tem sido palco para a instalação de empreendimentos de grande porte do setor químico, mineral e siderúrgico, resultado de ter se tornado nos últimos anos ponto central na estratégia de escoamento de *commodities* para o mercado internacional.

Do ponto de vista socioeconômico, atualmente, com exceção do bairro de Santa Cruz, cujo trabalho da população concentra-se no

centro e entorno do Rio de Janeiro, a economia e a vida social dos demais municípios encontram-se pautadas principalmente pelas atividades da pesca – artesanal, industrial e maricultura - e do turismo. Adicionalmente, do ponto de vista social e cultural, a região apresenta um universo composto por quilombolas, índios, pescadores artesanais e caiçaras que com a manutenção de suas tradições culturais e de seus modos de vida conferem à região um imenso e diversificado patrimônio social e cultural. Em contraste, trata-se também de uma das regiões no Rio de Janeiro que apresenta os piores indicadores sociais e econômicos, o que muitas vezes é encarado como fator de atratividade para empreendimentos industriais, na medida em que se traduz nos cálculos empresariais em mão-de-obra barata e pouco exigente.

É neste cenário de riquezas ambiental, social e cultural, mas também empobrecido e credor de uma dívida social e ambiental crescente, que os governos municipal, estadual e federal, juntamente com o empresariado nacional e internacional, estão construindo um imenso pólo siderúrgico e um complexo portuário voltado para a exportação de commodities minerais e

produtos siderúrgicos. O complexo siderúrgico será composto pela Companhia Siderúrgica do Atlântico - TKCSA, já em construção e que pretende ser a maior siderúrgica da América Latina; a Companhia Siderúrgica Nacional – CSN que aumentará a sua capacidade produtiva e a Gerdau que investirá ampliação da capacidade produtiva da Gerdau Cosigua e a construção da nova usina de aços especiais - Gerdau Aços Especiais Rio. Para o escoamento de minério de ferro e produtos siderúrgicos serão construídos na região, ao todo, oito portos privados: da TKCSA, da CSN, da Usiminas, da Gerdau, da BHP Billinton, da Brazore, o Porto Sudeste da LLX Logística e para a ampliação do porto de Itaguaí.

Todos esses empreendimentos, que contam com apoio econômico e político dos governos brasileiros – municipal, estadual, federal, por meio da isenção de impostos e de financiamento direto principalmente do BNDES a suas obras, possuem enormes impactos econômicos, sociais, ambientais e culturais na região na qual estão sendo implantados. Esses impactos são diretamente responsáveis por colocar em risco a população local, todo o ecossistema da região e, com isso, o

enorme potencial econômico endógeno da região.

Os danos envolvidos nesses megaprojetos, todavia, não se resumem aos impactos locais, tendo abrangência ampliada e colocando em risco toda a população do estado do Rio de Janeiro. Esses megaempreendimentos destroem o meio ambiente e ecossistemas importantíssimos para a manutenção da diversidade biológica do estado, um bem público e patrimônio de todos; contribuem com a poluição atmosférica e; representam um enorme risco à saúde pública. Pela sua grande intensidade energética, o setor siderúrgico eleva a poluição atmosférica, a partir da emissão de poluentes como óxidos de enxofre (SO_x), gás sulfídrico (H₂S), óxidos de nitrogênio (NO_x), monóxido de carbono (CO), dióxido de carbono (CO₂), metano (CH₄), etano (C₂H₆), material particulado e diferentes hidrocarbonetos orgânicos, como o benzeno. Ainda com relação à segurança química, outro importante problema relacionado à siderurgia é a exposição ao benzeno, produto secundário da produção de coque, que é um líquido, incolor, volátil e altamente inflamável e cuja exposição tem impactos nos sistemas nervoso, endócrino e imunológico do ser humano.

Estudos indicam que, se uma população de 30 mil pessoas estiver exposta a 1 ppm de benzeno na atmosfera, são esperados 60 novos casos de câncer. É importante ressaltar que em 1990 a exposição ocupacional média na CSN, em Volta Redonda-RJ, era de 4 ppm. Importante ter em mente que este pólo que se pretende construir na baía de Sepetiba inclui a usina que virá a ser a maior siderúrgica da América Latina, a TKCSA, e que atualmente já encontra-se em fase de construção.

Todos estes impactos sobre a saúde da população são ignorados no planejamento da empresa e no discurso governamental. Seguindo os cálculos mais tradicionais, do ponto de vista econômico, todos os “custos” são facilmente compensados pelos benefícios econômicos que esses megaprojetos proporcionam. Uma análise mais ampla, entretanto, demonstra facilmente que estes empreendimentos concentram os lucros nas mãos de poucos empresários beneficiados pelo governo, ao passo em que dividem com a sociedade os custos e os prejuízos que esses projetos colocam para o patrimônio ambiental, social e cultural brasileiro. Tem-se isso porque os custos sociais, ambientais e

culturais destes projetos –normalmente identificados como externalidades negativas, dificilmente são “contabilizados” no custo produtivo dessas empresas, que se concentram apenas em seu custo econômico. Um olhar mais detalhado, no entanto, facilmente detectaria que o custo da destruição do enorme e diversificado patrimônio biológico -vegetal e animal- da região e de tornar boa parte da população carioca sujeita a riscos de saúde, em particular doenças respiratórias e câncer, é bem mais elevado para toda a sociedade brasileira do que o saldo de benefícios que esses projetos prometem gerar.

Não obstante essas ponderações, esses projetos “esbarram” em outras questões ainda mais sérias. Esses empreendimentos vêm acompanhados de inúmeras e sérias violações aos mais elementares direitos humanos, passando “literalmente” por cima daqueles que, por força da vida, teimam em ficar no caminho dessas megaconstruções. E o caso da TKCSA, que abordamos neste texto, é um dos mais claros exemplos dessas violações. Trabalhamos aqui com uma definição ampliada de direitos humanos, conforme definidos na *Declaração Universal de Direitos Humanos*, no *Pacto Internacional de*

Direitos Civis e Políticos e no *Pacto Internacional de Direitos Econômicos, Sociais e Culturais*, e que englobam todos os direitos políticos, sociais, culturais e econômicos dos cidadãos que devem ser assegurados e garantidos. Seus princípios seriam a universalidade (direitos que pertencem a todas as pessoas sem distinções), a indivisibilidade (os direitos não podem ser separados uns dos outros), a inter-relação (os direitos afetam-se uns aos outros) e a interdependência (um direito não pode ser obtido integralmente sem que os outros também o sejam).

2. A Companhia Siderúrgica do Atlântico (TKCSA)

O conglomerado industrial-siderúrgico-portuário da TKCSA é uma *joint venture* formada pela companhia alemã ThyssenKrupp Steel que detém 90% das ações e pela Vale. O complexo é formado por uma usina siderúrgica integrada com capacidade de produção de 10 milhões de toneladas de placas de aço, uma usina termelétrica para geração de energia e uma enorme ponte de acesso de 4 km para dois terminais portuários. Em princípio a empresa, que entrará em operação em dezembro de 2009, pretende produzir 5.5 milhões de

toneladas de placas de aço, todas para exportação para os Estados Unidos e a Alemanha. O investimento total deste megaprojeto é de € 4,5 bilhões de euros, ou aproximadamente R\$ 13,68 bilhões – cotação de 24 de novembro de 2008- e trata-se do maior investimento alemão no Brasil e peça central na estratégia de expansão da ThyssenKrupp na economia mundial para os próximos dez anos.

Boa parte deste investimento é financiado com dinheiro público brasileiro, seja por meio de fartas isenções fiscais seja pelo financiamento direto do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) que também financiará parte das atividades de responsabilidade social da empresa na região. O terreno sobre o qual a empresa está sendo erigida foi concedido pelo governo federal, ainda que para isso tivesse que remover daquela área famílias inteiras de produtores rurais que ali viviam. Estima-se em mais de US\$ 150 milhões por ano as isenções fiscais decorrentes da dispensa de pagamento de ISS – Impostos Sobre Serviços de Qualquer Natureza por cinco anos, sem contar a isenção referente ao ICMS – Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços por dez anos. Adicionalmente, o BNDES aprovou financiamento de R\$

1,48 bilhão destinado à aquisição de máquinas e equipamentos nacionais, obras civis, instalações e montagens associadas.

Reafirma-se aqui o caráter do modelo de desenvolvimento que se pretende aprofundar no Brasil que lhe confere o papel de exportador de *commodities* agrícolas, minerais e metálicas, baseadas em processos produtivos de uso intensivo de recursos naturais e de exploração de força de trabalho. Nesta “nova” divisão do trabalho, os países que são destino dessas *commodities* especializam-se na produção de aços especiais com maior valor agregado, produzidos a partir dos produtos semi-acabados provenientes dos países do Sul, caracterizada por um processo de inserção externa subordinada dos países do Sul aos países do Norte. Além disso, desde o início, as obras vêm desrespeitando a legislação brasileira e ignorando os direitos humanos e constitucionais de cidadãos brasileiros. O canteiro de obras da TKCSA de 9 km quadrados situa-se numa área costeira e de manguezal, considerada Área de Preservação Ambiental (APA) sujeita a proteção segundo o Código Florestal Brasileiro. **Situa-se também em área costeira, que segundo a legislação brasileira**

deveria ser licenciada pelo órgão ambiental federal, ou seja, o IBAMA – Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis. As obras da TKCSA, entretanto, desde 2006, só possuem a licença emitida pela FEEMA – Fundação Estadual de Engenharia do Meio Ambiente, órgão ambiental estadual, contrariando o que está disposto na lei.

As obras do empreendimento já foram embargadas e interditadas mais de uma vez por diferentes órgãos. Em dezembro de 2007, os inspetores do IBAMA embargaram as obras da TKCSA após terem constatado em uma visita ao seu canteiro de obras, que a empresa estava devastando uma ampla área do manguezal não prevista no seu EIA-RIMA ou no Plano Ambiental Básico -4 ha. Isso sem qualquer outra autorização legal. Nesta vistoria os fiscais do IBAMA multaram a empresa em R\$ 100.000,00, embargaram as obras e abriram no IBAMA um inquérito criminal contra a empresa.

Não obstante, em abril de 2008, após receber denúncias de ocorrência de acidentes dentro do canteiro de obras da TKCSA – formalizadas pela FAPESCA e CONFAPESCA, o Ministério Público

do Trabalho interditou as obras devido à constatação de irregularidades relativas ao ambiente de trabalho como falta de equipamentos apropriados e destinados à segurança do trabalhador – Equipamentos de Proteção Individuais e outras medidas de segurança. No entanto, ainda que tivesse o seu canteiro de obras embargado, a empresa continuou a obra, o que foi constatado pelo MPT em outra visita à TKCSA, dias após a interdição das obras. Nesta ocasião, em junho de 2008, a empresa assinou junto ao MPT um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC).

Pairam na região suspeitas de cooptação de autoridades públicas - Poder Executivo: prefeituras e governo estadual e federal- e de autoridades da pesca, bem como de cooptação de lideranças comunitárias locais. Isso leva alguns pescadores e moradores da Baía de Sepetiba a uma espécie de *pacto de silêncio* quanto aos impactos da poluição provocada pela TKCSA. Em troca desse silêncio, a empresa assina “contratos de prestação de serviço” com algumas colônias e associações de pesca por meio dos quais a empresa aluga barcos das lideranças dos pescadores e realiza (ou promete a realização) pequenas obras de infra-estrutura pesqueira. Algumas falsas lideranças se

apropriam dos recursos repassados pela empresa, alguns em caráter informal, e assinam documentos de apoio à empresa sem nem mesmo consultar os pescadores que deveriam “representar”.

Uma vez conseguida a licença da FEEMA, as violações não pararam por aí. Durante as obras a empresa prosseguiu violando os mais elementares direitos de pescadores e moradores do entorno da baía de Sepetiba. Por meio de diferentes instrumentos, a empresa viola o direito de ir e vir de pescadores e outros indivíduos que se opõem ao empreendimento na região, ignorando completamente o artigo XII da Declaração dos Direitos Universal dos Direitos Humanos, de dezembro de 1948, da Assembléia Gerais das Nações Unidas e que atesta que toda a pessoa tem direito à liberdade de locomoção dentro das fronteiras de Estado. Desde que as obras começaram, os pescadores vêm sendo impossibilitados de trabalhar seja por que a empresa instala equipamentos nos rios e no mar, criando zonas de exclusão da pesca, seja por que alguns seguranças da empresa dificultam a livre circulação. Como caso ilustrativo citamos a ponte de 4 km que compõe o terminal portuário privado. Esta ponte, por ser muito baixa, impede que os barcos de pesca passem por baixo dela.

Visto isso, para navegar dentro da Baía - de um lado ao outro, os pescadores precisam contornar toda a ponte, o que corresponde a cerca de 8 milhas. Noutras ocasiões, a movimentação de enormes navios pelo canal de São Francisco e pelo mar, em grandes velocidades, além de reduzir a quantidade e a variedade de peixes, cria zonas de exclusão da pesca, impedindo os pescadores de exercer a sua profissão e expondo-os a riscos de acidentes envolvendo embarcações.

Dentro do canteiro de obras as violações são ainda mais claras. Desde que iniciou operações a empresa conduziu os trabalhos de construção da usina siderúrgica sem respeitar as mínimas condições de segurança impostas pela Lei do Trabalho. Por conta disso, ainda este ano, as obras da empresa foram interdidas pelo Ministério Público do Trabalho.

Além disso, com o objetivo de reduzir os custos com a mão-de-obra, a empresa vem contratando sistematicamente imigrantes (nordestinos e chineses). Os chineses são parte de um acordo que a empresa assinou com um grupo chinês Citic – Cooperação Internacional do Brasil Consultoria de Projetos LTDA- para a compra de máquinas e

fornecimento dos trabalhadores. No início, a empresa pretendia trazer ao Brasil mais de 4.000 chineses, o que não foi concedido pelo CREA – Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia. A empresa, até o momento, só conseguiu autorização para contratação de 600 trabalhadores chineses. Mas isso jamais impediu a empresa de seguir “trazendo” pedreiros chineses para trabalharem na obra. A última visita do MPT ao canteiro de obras encontrou 120 chineses trabalhando sem documentos e sem contratos de trabalho dentro do canteiro de obras da empresa.

O fato destes trabalhadores não possuírem relações sociais consolidadas no local das obras, e de estarem no país em situação irregular, implica uma vantagem para a empresa, visto que estes atores possuem uma menor capacidade de articulação e mobilização e, em contrapartida, uma menor probabilidade de imporem reivindicações quanto às condições de trabalho, como o respeito às leis trabalhistas, e de moradia. Estes trabalhadores enfrentam péssimas condições de vida e de trabalho, bem como constantes ameaças da milícia que atua na zona oeste.

Não obstante, o total desrespeito à legislação trabalhista, o rápido processo de aumento da imigração na região vem representando muitos problemas para o governo local e para a população da região. Em primeiro lugar, juntamente com esses imigrantes observa-se um rápido processo de “inchaço” dos centros urbanos da região, refletidos no aumento do preço do aluguel e na sobrecarga dos serviços sociais, como saúde, educação e transportes. Outro fenômeno comum na região é a concentração de imigrantes que, atraídos pela empresa mas sem conseguir um posto de trabalho nas obras, ficam pelas ruas em condições de miséria. Esses homens não conseguem retornar para sua região de origem e permanecem na região sem casa e ocupação. Dentre os que estão “empregados” no canteiro de obras, a situação também é não é confortável. Não obstante, as condições de trabalho que lá enfrentam, com o avanço das obras e a finalização de algumas etapas do processo de instalação, observa-se a progressiva demissão destes trabalhadores, sobrecarregando, mais uma vez, os gastos dos governos locais com os recém desempregados.

O meio ambiente também vem sendo sistematicamente destruído com

as obras da TKCSA. Segundo o relatório do Grupo de Apoio Técnico Especializado do Ministério Público Federal (GATE), gerado a partir de visita da equipe técnica ao canteiro de obras, desde o início de sua implantação a empresa vem conduzindo as obras sem o menor respeito ao que teria sido definido no EIA-RIMA. Além de inúmeras irregularidades encontradas, alguns documentos referentes às ações ambientais da empresa conteriam até mesmo assinaturas falsificadas, extraídas de outros documentos.

As dragagens implementadas pela empresa vêm “sugando” peixes e moluscos, inclusive nos períodos de defeso (reprodução) o que se coloca como um sério dano ambiental, uma vez que a Baía de Sepetiba é uma importante área de reprodução de peixes – berçário. Inspectores do Ibama, em visita ao canteiro de obras encontraram juntamente ao material dragado, muitos peixes e moluscos no período de reprodução e de defeso que teriam sido mortos pelas atividades de dragagem empreendidas pela empresa. Nenhuma ação mitigadora teria sido implementada pela empresa a respeito disso.

A contaminação das águas por metais pesados na região, entretanto,

constitui um dos mais graves problemas do empreendimento. Devido a um acidente na década de 1990 envolvendo a antiga companhia Ingá Mercantil, que produzia lingotes de zinco, a região da Baía de Sepetiba apresenta um enorme passivo ambiental. Esse passivo resulta de materiais tóxicos deixados pela Ingá na região, cerca de 3 milhões de toneladas de lixo químico – Chumbo, Cádmio e Zinco. Esses produtos teriam vazado ao longo dos últimos anos em sucessivos desastres ambientais. Segundo estimativa da Fundação Estadual de Engenharia do Meio Ambiente (Feema), a Baía de Sepetiba recebeu em suas águas, durante anos, cerca de cem toneladas de metais pesados a cada ano, oriundos do dique da Ingá. Apesar da ausência de medidas de reparação ao meio ambiente por parte do governo do estado e dos dirigentes da falida companhia, essa situação vinha se revertendo, de forma que esses resíduos estavam sofrendo um processo de sedimentação no fundo da baía. Com o passar do tempo, a contaminação do local foi se reduzindo e os peixes retornando. Processo que foi interrompido pelas dragagens da TKCSA. Desde setembro de 2006, quando a TKCSA iniciou as atividades de dragagem, esses metais pesados, antes assentados no assoalho oceânico,

estão sendo revolvidos e retornando para a água, contaminando ambiente, peixes e pessoas.

A lama contaminada extraída do fundo da baía pela empresa também consiste num outro problema do empreendimento. Os cerca de 21.810.000 m³ de lama contaminada retirados do fundo da Baía e do Canal São Francisco, com o objetivo de aumentar a sua profundidade e permitir o acesso aos navios, estão recebendo um tratamento que coloca em risco todo o ecossistema da região. Aquele material que não é destinado ao aterro do terreno, será descartado pela empresa por meio da utilização da tecnologia *Confined Disposal Facility* (CDF), que prevê a construção de enormes covas ou fossas no fundo da Baía, onde este material será “enterrado”. O local onde as covas estão localizadas corresponde a uma área de costumeiras manobras de navios e embarcações o que elevaria o risco de que essas covas se rompam, uma vez que sua cobertura é feita simplesmente de argila. A utilização desta tecnologia põe em risco todo o ecossistema local, especialmente se levarmos em conta que se trata de uma Baía fechada e repleta de ecossistemas raros como a Mata Atlântica e o manguezal. Neste sentido, haveria outras tecnologias mais seguras

para tratar o material contaminado que nem sequer foram consideradas pela empresa, como o encapsulamento ou a disposição final do material em aterros industriais licenciados.

2.1. E a Vale com isso?

A Vale detém 10% das ações deste consórcio. Recentemente esta empresa passou a controlar a MBR e a Ferteco, integrando a quase totalidade da produção de minério de ferro no país. A linha de ferro MRS logística e FCA – Ferrovia Centro Atlântica garantem que toda essa produção de minério de ferro cheguem aos portos de Tubarão (controlado pela Vale), Ubu (propriedade da mineradora Samarco), Sepetiba (Gerdau, TKCSA. LLX e Vale) e Santos (porto público com terminais privados, entre eles da siderúrgica Cosigua).

Esse minério chega aos portos, com exceção do porto de Ubu da Samarco que construiu um mineroduto de 396 Km, ligando a mina ao porto pela estrada de ferro da FCA e MRS logística é de propriedade da Vale do Rio Doce, Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), Minerações Brasileiras Reunidas (MBR) e Gerdau. Toda a cadeia produtiva do aço exportado por

esses portos até as minas produtoras de minério de ferro está nas mãos de grandes empresas que buscam a verticalização da produção como estratégia de redução de seus custos. Além disso, a sociedade com a Vale garante ao investidor estrangeiro acesso a recursos públicos especialmente via BNDES.

3. Conclusão

A estratégia do grande capital está clara para a região sudeste que concentra 65% do PIB brasileiro. Sua ação busca criar canais cada vez mais rápidos e eficazes para exportação de *commodities* minerais e agrícolas. São os minerodutos, os alcoodutos, as ferrovias e os portos com seus terminais de carvão, minério de ferro, produtos agrícolas.

Um desenvolvimento voltado para fora do país, e que não leva em

consideração seus custos sociais e ambientais. Um modelo concentrador e excludente, voltado para uma minoritária parcela da população brasileira. Dele resulta um Produto Interno Bruto (PIB) que não se traduz em “desenvolvimento” no seu sentido mais amplo de qualidade de vida, harmonia e felicidade dos povos que compõem nosso país. Com dinheiro e programa públicos – BNDES e PAC – aprofundamos as desigualdades e a injustiças que já são marcas do Brasil. Enquanto isso, na baía de Sepetiba e em outras “baías”, a população luta por seu viver, seu direito de existir e busca caminhos de “desenvolvimento” endógeno que favoreçam e reconheçam a riqueza social, ambiental e cultural que efetivamente enriquecem e “desenvolvem” o nosso país. Um desenvolvimento voltado para todos independentes de gênero, raça ou cor.



Instituto Políticas Alternativas para o Cone Sul

Endereço: Av. Rio Branco, 277 - sala 1609 -
Centro - Rio de Janeiro/RJ
CEP.: 20040-009 - Telefax: 55 21 2210-2124
Caixa Postal: 7508 CEP: 20241- 970
Sítio: www.pacs.org.br
Cor. Eletr. pacs@pacs.org.br

Associada à ABONG – Associação Brasileira de Organizações Não Governamentais - desde 1991

Utilidade Pública Federal – Portaria nº 2.476, de 17 de dezembro de 2003 – Diário Oficial da União de 18/12/2003.

Utilidade Pública Estadual – Diário Oficial de 02/06/2003 – Lei nº 4.108.

Utilidade Pública Municipal – Diário da Câmara Municipal do Rio de Janeiro de 13/09/2004 – Lei nº 3832 de 09/09/2004

Inscrição nº 620 no Conselho Municipal de Assistência Social – CMAS, processo nº 08/015202/03, publicado no Diário Oficial do Município de 28/10/2003.

Quem somos

Criado em 1986, no Rio de Janeiro, o Instituto Políticas Alternativas para o Cone Sul – PACS é uma instituição sem fins lucrativos dedicada à assessoria eco-social e à ação educacional em colaboração com os movimentos sociais.

Objetivo

Nosso objetivo é contribuir para o autodesenvolvimento humano e para a construção de uma opinião pública crítica e criativa, capaz de cobrar a promoção e a implementação de políticas públicas transformadoras, participantes, tecnicamente

competentes, desde o nível municipal, nacional e global.

Metodologia

Fundamentados na Metodologia da Práxis trabalhamos com pessoas e organizações, no intuito de fortalecê-las individual e coletivamente para que se tornem sujeitos de sua própria história e de seu autodesenvolvimento. Nossas ações se desenvolvem em duas dimensões simultâneas: uma local, imediata, e a outra nacional, global e mediata.

Atividades

Pesquisas, análises e reflexão crítica, sob a forma de publicações, programas de rádio e audiovisuais; elaboração de propostas e políticas alternativas e projetos de desenvolvimento; assessorias e atividades educativas com movimentos sociais, ecumênicos e prefeituras entre outros; participação em redes regionais e internacionais.

Os parceiros

CHRISTIAN AID (Reino Unido)
TRÓCAIRE (Irlanda)
Fundação Léopold Meyer para o Progresso Humano - FPH (França e Suíça)
Ação Quaresmal (Lucerna, Suíça)
DKA (Áustria)
Pão para o Mundo (Alemanha)
Appleton Foundation (EUA)
Fundación para la NoViolencia (EUA)
SCIAF - Scottish Catholic International Aid Fund (Escócia)