

CONCURSO PÚBLICO DE ADMISSÃO À CARREIRA DE DIPLOMATA

DIPLOMATA (TERCEIRO SECRETÁRIO)

Prova Escrita de Geografia – Questão 1

Aplicação: 24/8/2025

PADRÃO DE RESPOSTA DEFINITIVO

A geografia moderna consolidou-se no século XIX, impulsionada pelos ideais iluministas e pelo avanço da ciência empírica. Nesse período, a Europa vivia o fortalecimento dos Estados-nações e a corrida imperialista, o que fez da geografia uma ferramenta de organização espacial a serviço do poder estatal. A disciplina passou a ser vista como ciência útil para o controle territorial e administrativo dos espaços nacionais, **reforçando discursos de identidade e legitimando tanto a dominação interna quanto a expansão para além das fronteiras**. Esse contexto também foi marcado pela institucionalização da geografia como disciplina acadêmica, servindo à construção do saber estatal e ao fortalecimento dos aparatos ideológicos das nações emergentes. A geografia foi usada para reforçar discursos de identidade nacional e justificar a ocupação de territórios, sendo integrada aos currículos acadêmicos e à formação cívica. **Os processos de institucionalização tiveram grande impulso na Alemanha, com a atuação de Alexander von Humboldt e Carl Ritter, considerados fundadores da geografia científica moderna. Humboldt sistematizou a observação empírica e buscou leis gerais da natureza, integrando fenômenos físicos e humanos em sua obra Kosmos. Ritter, por sua vez, enfatizou a geografia histórica e regional, destacando as inter-relações entre natureza e cultura.** As descrições geográficas reforçavam fronteiras legítimas, exaltavam recursos naturais e paisagens “nacionais”, legitimando a dominação interna e externa. Além disso, o ensino de geografia contribuiu para a formação de um imaginário nacional, no qual o território era concebido como expressão do destino coletivo de um povo, o que justificava políticas de expansão e de homogeneização cultural. O estudo da geografia (estudo da Terra) possibilitou o desenvolvimento dos conhecimentos sobre o clima e o meio ambiente, igualmente inseridos em campos de disputa de poder – mas também da própria sobrevivência dos seres vivos.

Território, no contexto moderno, é compreendido como o espaço apropriado, delimitado e exercido pelo poder soberano do Estado. Essa concepção se enraizou na geopolítica europeia, articulando espaço, poder e identidade. A territorialidade passou a representar o controle sobre o espaço físico, legitimando a centralidade do Estado nacional. O território tornou-se uma extensão da soberania, sendo representado por fronteiras físicas e simbólicas que delimitam não apenas o espaço governado, mas também os contornos da identidade nacional e da autoridade legítima. A geografia foi essencial para construção simbólica da identidade nacional, por meio da exaltação de símbolos naturais, regiões culturais e narrativas históricas. Essa relação contribuiu para reforçar o sentimento de pertencimento territorial. A cartografia também desempenhou papel importante, por meio de mapas que naturalizavam a existência do Estado. Além disso, a valorização de marcos geográficos, como rios, montanhas ou planícies, passou a compor o imaginário nacional, servindo como elementos de distinção e orgulho patriótico frente a outros países. **Além desses, também se destacam os conceitos de espaço geográfico, lugar, região e paisagem, que estruturaram a disciplina como ciência e serviram ao fortalecimento político dos Estados.** Autores como Friedrich Ratzel (Alemanha), Paul Vidal de La Blache (França) e Halford Mackinder (Inglaterra) desenvolveram conceitos centrais da geografia moderna. Ratzel introduziu o conceito de “espaço vital”, associado à expansão territorial. Vidal de La Blache destacou a noção de região como expressão cultural. Mackinder teorizou o papel estratégico do espaço no domínio global. Suas obras refletiam os interesses geopolíticos de seus países e ajudaram a consolidar uma geografia a serviço da organização estatal e da expansão territorial, muitas vezes com forte conteúdo nacionalista.

A geografia foi amplamente utilizada pelos impérios europeus para explorar, cartografar e controlar os territórios coloniais, servindo à lógica do expansionismo imperialista. A produção geográfica contribuiu para categorizar povos colonizados como “inferiores” e justificar sua dominação. Mapas, estatísticas e descrições etnográficas foram ferramentas para delimitar espaços de dominação e extrair recursos naturais e humanos, inserindo os territórios coloniais em redes de controle econômico e político subordinadas às metrópoles europeias. A fronteira moderna tornou-se uma linha rígida, definida e politicamente sensível. A geografia contribuiu para essa concepção ao estabelecer critérios “científicos” para demarcações territoriais, associando identidade, segurança e soberania ao espaço. A fronteira passou a ser vista como elemento da ordem e da identidade do Estado. Esse processo contribuiu para cristalizar divisões territoriais e conflitos geopolíticos, transformando fronteiras em dispositivos de controle e exclusão, com implicações diretas nas relações internacionais e nos direitos das populações limítrofes. A geopolítica foi um desdobramento da geografia moderna com forte viés estratégico e militar, o que se evidencia pelo fato de as Forças Armadas sempre disporem dos seus próprios serviços cartográficos. Autores como Ratzel, Kjellén e Mackinder teorizavam sobre o espaço em função do poder. A *heartland theory*, de Mackinder, **por exemplo**, propunha o domínio da Eurásia como chave para controlar o mundo, influenciando políticas imperialistas e expansionistas. Essas formulações geopolíticas tiveram forte impacto nas decisões militares e diplomáticas de potências, como Alemanha, Reino Unido e Estados Unidos da América, consolidando a visão de que o controle territorial era condição essencial para o poder global.

A partir da segunda metade do século XX, a geografia moderna passou a ser criticada por seu eurocentrismo, determinismo e funcionalismo estatal. Abordagens críticas, como a geografia pós-colonial, questionam o papel da disciplina na legitimação da dominação imperial e propõem leituras descentralizadas e plurais do espaço. Essas críticas também revelam a necessidade de se repensarem categorias geográficas clássicas à luz de novas epistemologias, que valorizem saberes locais, culturas subalternizadas e a diversidade de experiências territoriais fora do eixo eurocêntrico. **Nesse período, emergiu, também, a geografia teórico-quantitativa, marcada pelo amplo emprego de modelos matemáticos e estatísticos na interpretação do espaço geográfico. Já no final da década de 1960, e sobretudo nos anos 1970, a disciplina evidenciou uma inflexão mais radical, orientada pela geografia crítica, que assumiu uma postura politicamente engajada diante das grandes questões sociais e de suas manifestações espaciais. No Brasil, a geografia crítica consolidou-se a partir do final dos anos 1970, tendo em Milton Santos uma de suas principais referências. Paralelamente emergiu a geografia humanística, outro movimento de renovação do pensamento geográfico nas décadas de 1970/1980, que surgiu com foco na experiência, na percepção, na subjetividade e na vivência do espaço. Essas correntes propõem novas epistemologias que valorizam a diversidade cultural, os saberes locais e as perspectivas plurais sobre o espaço.** Embora criticada, a geografia moderna ainda influencia discursos políticos e territoriais. Conceitos como território, identidade e soberania continuam centrais em debates sobre nacionalismo, separatismo e fronteiras. O desafio contemporâneo é reinterpretar esses conceitos de forma crítica, democrática e sensível à diversidade cultural e política dos territórios. Além disso, a compreensão do legado da geografia moderna é essencial para se entender como o espaço geográfico ainda serve como arena de disputas por poder, recursos e reconhecimento no cenário internacional atual.

CONCURSO PÚBLICO DE ADMISSÃO À CARREIRA DE DIPLOMATA

DIPLOMATA (TERCEIRO SECRETÁRIO)

Prova Escrita de Geografia – Questão 2

Aplicação: 24/8/2025

PADRÃO DE RESPOSTA DEFINITIVO

A construção de rodovias na Amazônia Legal, durante o regime militar no Brasil, significou a incorporação de novas terras a um projeto de desenvolvimento nacional pautado na dinâmica do capitalismo global e no caráter conservador das políticas que desconsideram as populações locais e as características naturais do bioma amazônico. A consolidação dessa estratégia de desenvolvimento foi lenta e dependente da consolidação das infraestruturas planejadas, pois a modernização conservadora mantém e reforça a manutenção de desigualdades. A implantação de sistema rodoviário em detrimento do transporte hidroviário foi acompanhada de projetos de colonização agrícola, de exploração mineral, de industrialização da Zona Franca de Manaus, da criação de cidades, da política de segurança nacional por meio do Programa Calha Norte e da instalação de hidrelétricas, aeroportos, portos, entre outras iniciativas, que modernizaram o território, criando frentes de ocupação populacional e de expansão agropecuária e mineral, reforçando a inserção do Brasil em um sistema de economia-mundo, com o papel de produtor de commodities agrícolas e minerais.

As hidrovias possibilitaram a ocupação inicial da Amazônia Legal e desempenham papel importante na articulação da rede urbana, bem como na modernização e na exploração do território, transportando pessoas e, principalmente, cargas, tanto para o abastecimento das cidades quanto para o transporte de grãos, minérios, produção industrial da Zona Franca de Manaus e produção agropecuária em geral. As principais hidrovias são as dos rios Amazonas, Solimões, Madeira, Tocantins, Araguaia e Tapajós. Além das hidrovias principais, rios, como o Xingu, o Trombetas, o Jari, o Purus, o Juruá, o Acre, o Iaco, entre outros, também são importantes para a navegação na região, com trechos navegáveis que variam em extensão e condições de navegabilidade. Na Amazônia Legal, a construção da BR-163 (Cuiabá-Santarém) e da BR-230 (Transamazônica), na década de 1970, simbolizaram a anexação da região à dinâmica produtiva do restante do país, entretanto a pavimentação parcial dos percursos de ambas as rodovias não permitiu o desenvolvimento pleno do capitalismo no campo e retardaram qualquer iniciativa de aproveitamento pleno das vantagens logísticas e localizacionais que ambas as rodovias pudessem oferecer. Outras rodovias, como a BR-364 (Cuiabá – Porto Velho – Rio Branco), a BR-319 (Manaus – Porto Velho), a BR-010 (Belém – Brasília) e a BR-174 (Manaus – Boa Vista), são infraestruturas rodoviárias de modernização do território e articulação da rede urbana. A rede rodoviária apresenta limitações quanto ao alto custo de manutenção e limitações de ordem jurídica, ao percorrerem unidades de conservação e terras indígenas.

A articulação urbano-regional da Amazônia Legal é representada pelo conjunto de políticas e iniciativas de diversos atores sociais, governamentais e não governamentais, com vistas a promover o desenvolvimento e as rotas de integração da região com o Brasil e com os países vizinhos e o mundo. Destacam-se a rota de integração amazônica (Manaus a Manta, Equador) e a rota da ilha das Guianas e do Quadrante Rondon (Amazônia Legal com Bolívia e Peru). Essa articulação envolve estados, municípios, instituições de pesquisa, movimentos sociais, corporações e outros, com o objetivo de construir políticas, projetos e programas que atendam às necessidades específicas da região, que enfrenta obstáculos, como as grandes distâncias, o isolamento de cidades, a falta de infraestrutura, os fatores ambientais, bem como as mudanças climáticas. A rede urbana regional é mais articulada em cidades dotadas de rodovias com melhor pavimentação e hidrovias, ao passo que outras cidades são dependentes do transporte fluvial e aéreo, ficando isoladas e exercendo influência local. As cidades médias são espaços de materialização de projetos de modernização na Amazônia Legal. Há um conjunto de metrópoles articulado por Belém, Manaus, São Luís e Cuiabá, que estendem influência sobre as cidades médias e um conjunto de centros urbanos menores.

A reestruturação da rede urbana e os novos papéis conferidos às cidades confirmam o perfil de uma nova estrutura produtiva, do mercado de trabalho e da importância política desses núcleos urbanos. São os fluxos os responsáveis por dar um novo sentido aos subespaços regionais como nós importantes de circulação de capitais, mercadorias, informações e pessoas em contextos de fronteiras de expansão econômica. As cidades atuam como centros de serviços, comércio e atividades econômicas que beneficiam suas regiões de influência, concentram funções terciárias, como abastecimento de combustível, comércio de insumos agrícolas, linhas aéreas regionais, representações de órgãos públicos, corporações e infraestruturas logísticas e agroindustriais.

A crescente produção de grãos na região Centro-Oeste, especialmente no estado do Mato Grosso, e em diversas áreas da Amazônia Legal, serviu como instrumento político para que as infraestruturas fossem finalmente consolidadas, a fim de reduzir custos de frete com a exportação de grãos, por intermédio dos portos amazônicos. A pavimentação e recuperação de rodovias, como a BR-163, proporcionou a consolidação desses importantes corredores logísticos para o agronegócio. A expansão da fronteira agropecuária, acompanhada da expansão dos recursos minerais e da instalação de projetos estruturantes, como as hidrelétricas de Tucuruí, Santo Antônio e Girau, induz a modernização do território. Um grave problema que tem ocorrido com a expansão do agronegócio na Amazônia é o processo de desterritorialização, que afeta terras tradicionalmente ocupadas por

populações ribeirinhas, indígenas, quilombolas e agricultores familiares. Destaca-se também o uso crescente das hidrovias, o que tem gerado impacto tanto nos cursos hídricos quanto nas populações ribeirinhas. O desmatamento, os conflitos socioterritoriais e as ameaças de ocupação ilegal de terras indígenas, unidades de conservação, terras de pequenos produtores e comunidades quilombolas têm-se intensificado pela expansão da produção do agronegócio, da mineração, da extração ilegal de madeira e por grandes projetos de infraestrutura. As cidades médias da Amazônia Legal exercem funcionalidades e papéis regionais de articulação entre campo e cidade; economia nacional e internacional, por meio das redes de transporte, que podem ser rodoviárias ou hidroviárias — os portos regionais amazônicos exercem papel logístico de articulação da produção da Amazônia Legal em relação ao comércio internacional de *commodities*, sejam elas agropecuárias, minerais ou vegetais. Apesar de ser uma região com grande extensão territorial, a Amazônia Legal passa por processo de urbanização crescente, com cidades que apresentam maior concentração populacional e infraestrutura urbana.

Os principais portos da Amazônia Legal estão localizados em cidades estratégicas ao longo dos rios da região, como Manaus – AM, Porto Velho – RO, Santarém – PA, Itaituba – PA, Abaetetuba – PA, Barcarena – PA, Belém – PA, **São Luís – MA (Itaqui)** e Santana – AP. Esses portos desempenham um papel crucial no transporte de cargas, tanto para o mercado interno quanto para exportação, utilizando a extensa rede fluvial da região. **As hidrovias são importantes meios para escoar a produção agrícola, pois, apesar dos custos elevados na criação de terminais, permitem baixos custos de frete e manutenção e, como há muitos rios de planície, não há necessidade de eclusas. As hidrovias são propícias para escoar grandes volumes de produtos de baixo valor agregado, como a soja.** Há articulação com o transporte rodoviário de grãos, com destaque para a soja do Mato Grosso e de outros estados da Amazônia Legal, transportada por meio rodoviário até terminais portuários e destes para o mercado internacional. A Amazônia Legal tem extensa rede hidrográfica com grande potencial de navegação de baixo custo, em comparação com o transporte rodoviário. Fazem-se necessários investimentos na instalação de portos e na modernização dos já existentes, bem como na automação, na redução de burocracias e na melhoria da agilidade no transporte de cargas e pessoas. Os portos amazônicos têm sido uma alternativa viável para diminuição das distâncias e dos custos de transporte em relação aos portos do Centro-Sul.

CONCURSO PÚBLICO DE ADMISSÃO À CARREIRA DE DIPLOMATA

DIPLOMATA (TERCEIRO SECRETÁRIO)

Prova Escrita de Geografia – Questão 3

Aplicação: 24/8/2025

PADRÃO DE RESPOSTA DEFINITIVO

Os fluxos migratórios internacionais contemporâneos são fortemente influenciados por causas multifatoriais, como conflitos armados, instabilidades políticas, perseguições étnicas e religiosas, além de crises econômicas e desastres ambientais. O relatório anual da Organização Internacional para as Migrações identifica que mais de 70 milhões de pessoas foram forçadas a migrar devido a conflitos e violações de direitos humanos. As mudanças climáticas também têm sido um fator crescente, empurrando populações de regiões, como Sahel africano, Bangladesh e América Central para outras áreas do planeta. Casos como a guerra na Síria, iniciada em 2011, até a tomada de poder em 2025, provocaram o deslocamento de mais de 13 milhões de pessoas, segundo dados do Alto Comissariado das Nações Unidas para Refugiados. A instabilidade prolongada no Afeganistão e a escalada de violência no Iêmen também impulsionam grandes ondas de refugiados em direção à Europa, à Ásia Central e à América do Norte. Esses deslocamentos costumam ocorrer em condições precárias, com risco à vida durante a travessia e dificuldades de acolhimento nos países de destino. Além dos conflitos armados, crises econômicas severas também têm impulsionado migrações massivas. A Venezuela, por exemplo, enfrenta desde 2015 um colapso econômico e institucional que já resultou na saída de mais de 7 milhões de pessoas do território nacional. O Haiti é outro exemplo, onde a instabilidade política, a pobreza crônica e os eventos climáticos extremos têm provocado deslocamentos constantes, principalmente rumo ao Brasil, ao Chile e aos Estados Unidos da América (EUA). **Além disso, outros fatores podem impulsionar os grandes movimentos migratórios internacionais contemporâneos, como a busca por melhor qualidade de vida (incluindo acesso facilitado a serviços de educação e saúde de qualidade e a países com melhores índices de segurança) e melhores oportunidades laborais.**

Nos países receptores, os migrantes muitas vezes ocupam postos de trabalho essenciais, ainda que mal remunerados e precários. Eles contribuem significativamente para setores como agricultura, construção civil e serviços domésticos. Segundo relatório da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico, imigrantes são responsáveis por até 17% da força de trabalho em setores-chave da economia europeia. Essa mão de obra supre lacunas demográficas, especialmente em países com envelhecimento populacional, **representando aumento da População Econômica Ativa (PEA), o que contribui para maior estabilidade previdenciária. Além disso, a presença de migrantes favorece maior diversidade cultural e étnico-cultural nos países de destino, ampliando a pluralidade social.** Por outro lado, a chegada massiva de migrantes pode alimentar discursos xenofóbicos e políticas nacionalistas, **ao mesmo tempo em que intensifica o custo de vida, especialmente no mercado de moradia, e pressiona os serviços públicos.** Em momentos de crise econômica, há um aumento da percepção de que migrantes disputam empregos e pressionam os serviços públicos. Essa percepção foi notória no BREXIT e em políticas migratórias restritivas adotadas, nos últimos anos, por países como Hungria, Polônia e EUA. Governos reagem de maneiras distintas à pressão migratória. Enquanto países como Canadá e Alemanha investem em programas de acolhimento e integração, outros constroem barreiras físicas ou adotam políticas de deportação sumária. A Human Rights Watch critica práticas de contenção de migrantes que violam princípios do direito internacional humanitário, especialmente em fronteiras do Mediterrâneo e na América Central.

No mercado de trabalho, os migrantes frequentemente ocupam vagas informais e mal remuneradas, aceitando jornadas exaustivas e sem garantias legais, condições que a OIT estima envolverem mais de 60% desse público, o que os torna particularmente vulneráveis a abusos, assédio e acidentes. Sem documentação regular, muitos ficam à margem dos contratos formais e de mecanismos de denúncia, o que agrava a exploração em setores como agricultura, construção civil, serviços domésticos e de cuidados. Essa precarização não só atinge a renda e a segurança física dos trabalhadores migrantes, mas também reforça sua exclusão social e dificulta sua mobilidade e inserção urbana. O combate a esse cenário exige políticas de regularização migratória, fiscalização trabalhista efetiva e acesso a orientação jurídica, para o reconhecimento dos migrantes como sujeitos de direitos, e não apenas mão de obra descartável.

Os desafios de integração enfrentados pelos migrantes são diversos: barreiras linguísticas, culturais e legais dificultam o acesso a serviços básicos, como saúde, educação e moradia. Conforme relatório da UNESCO, migrantes têm 30% menos acesso à educação formal nos países de destino. A ausência de políticas públicas voltadas à inclusão contribui para a marginalização desses grupos. **Deve-se, ainda, considerar a necessidade de não sobrecarregar o fornecimento de serviços públicos, de garantir integração social efetiva, de combater sistemas de tráfico de pessoas (como os coiotes na fronteira México-Estados Unidos da América) e de enfrentar problemas fronteiriços em geral, além de absorver e qualificar a mão de obra migrante.** Existem, contudo, experiências bem-sucedidas de políticas públicas que promovem a integração. Programas como o Welcome to Canada, os cursos de integração cívica nos Países Baixos e os sistemas de reconhecimento de diplomas adotados por Portugal mostram que é possível alinhar migração e desenvolvimento. A integração bem conduzida permite que migrantes se tornem ativos econômicos e culturais importantes para a sociedade receptora.

Em síntese, os grandes movimentos migratórios internacionais refletem desigualdades globais profundas. Apesar dos desafios, a migração também representa oportunidade de inovação, dinamização econômica, e enriquecimento cultural e incremento dos processos produtivos dos países receptores, especialmente quando absorvem mão de obra altamente especializada. Cabe aos Estados construir políticas baseadas em direitos humanos, cooperação internacional e solidariedade, como preconiza o Pacto Global para a Migração Segura, Ordenada e Regular da Organização das Nações Unidas.

CONCURSO PÚBLICO DE ADMISSÃO À CARREIRA DE DIPLOMATA

DIPLOMATA (TERCEIRO SECRETÁRIO)

Prova Escrita de Geografia – Questão 4

Aplicação: 24/8/2025

PADRÃO DE RESPOSTA DEFINITIVO

Lixão, também conhecido como vazadouro ou descarga de resíduos a céu aberto, é uma forma de disposição final de resíduos sólidos caracterizada pelo simples despejo do lixo sobre o solo, sem qualquer medida de proteção ao meio ambiente ou à saúde, ao passo que o aterro sanitário é um local para o armazenamento e confinamento dos resíduos em superfícies impermeabilizadas por uma série de camadas de materiais, como argila e polímeros, sendo a última camada composta por drenos que dão vazão aos líquidos e gases produzidos pelos materiais descartados. Os aterros sanitários oferecem um duplo ganho ambiental: em primeiro lugar, evitam o impacto que o metano, gás de efeito estufa altamente poluente, pode causar na atmosfera, sendo ele capturado para ser transformado industrialmente em biometano; em segundo lugar, permitem a substituição do gás de origem fóssil por um gás renovável, o que contribui para a descarbonização da economia. Os aterros sanitários são infraestruturas utilizadas para gerir os resíduos sólidos em todo o mundo a partir do controle da emissão de gases e líquidos contaminantes, bem como da reciclagem de material, sendo, assim, um instrumento da economia verde. **A gestão inadequada de resíduos sólidos é reconhecida como um desafio global, pois afeta diretamente o clima, a biodiversidade, a saúde humana e a qualidade dos ecossistemas.**

Com a nova Política Nacional de Resíduos Sólidos – PNRS, o Brasil passou a ter um marco regulatório na área de resíduos sólidos. Diferentes tipos de resíduos são considerados pela lei: doméstico, industrial, proveniente da construção civil, eletroeletrônico, lâmpada de vapores mercuriais, agrossilvopastoril, proveniente dos serviços de saúde, perigoso, entre outros. **A questão envolve dimensões transfronteiriças, o que inclui o transporte internacional de resíduos perigosos e eletrônicos e requer políticas de cooperação multilateral.**

Em grande parte dos lixões, mistura-se lixo doméstico com lixo hospitalar, industrial, entre outros, e não há seleção de materiais a serem reciclados, incinerados ou submetidos a tratamento especial. Por conseguinte, os lixões causam diversos e graves impactos ambientais, como contaminação do solo, da água do lençol freático e dos cursos hídricos a partir do escoamento irregular de chorume (líquido proveniente da decomposição do lixo); poluição do ar a partir de maus odores e liberação de gases de efeito estufa, como metano e dióxido de carbono, que contribuem para o aquecimento global; liberação de gases inflamáveis, como o metano; atração de vetores de doenças com riscos à saúde da população; atração de animais necrófagos, como urubus, que colocam em risco o transporte aéreo, em especial em áreas próximas de aeroportos. Entre os impactos sociais, destacam-se as condições precárias e insalubres em que trabalham os catadores de materiais recicláveis, sem direitos trabalhistas e com graves riscos de adoecimento e acidentes de trabalho. Os lixões afetam a saúde, a qualidade de vida e as condições de trabalho das comunidades próximas, precarizando a vida das populações que vivem em seus entornos e sofrem com a falta de saneamento básico. Os impactos econômicos dos lixões referem-se em geral à perda de potencial econômico da reciclagem de materiais, à elevação dos custos com saúde pública, à desvalorização imobiliária das áreas no entorno dos lixões e a passivos ambientais a partir da gestão ambiental inadequada de resíduos, bem como aos custos de mitigação de prejuízos ambientais assumidos por órgãos ambientais.

A problemática do lixo envolve a produção dos diversos tipos de resíduos, sua reciclagem e seu reaproveitamento na economia verde, deposição, descarte e gestão dos aterros sanitários e lixões. O lixo é um problema global, verificando-se, no século XXI, diversos tipos de contaminação por resíduos sólidos em escala global, como a contaminação dos oceanos e cursos hídricos, em especial, por materiais plásticos; a deposição ambiental incorreta que gera gases de efeito estufa que contribuem para o aquecimento global e as mudanças climáticas; a gestão irregular e a contaminação afetam as populações mais pobres e geram altos custos ambientais, sociais e econômicos aos países, precarizando a vida das populações que residem próximas de lixões ou que trabalham nesses locais. O descarte de lixo por países do Norte, que exportam resíduos sólidos para países do Sul, como material reciclável, é outro aspecto contraditório desta questão, **como, por exemplo, os resíduos da produção fast fashion, o lixo eletrônico, os pneus recauchutados, dentre outros.** Há diversos acordos internacionais sobre a problemática dos resíduos sólidos, como a Convenção de Basileia (1989), que visa controlar o movimento transfronteiriço de resíduos perigosos — nela consta uma emenda recente sobre resíduos plásticos (2021); a ECO 92 (1992), que incluiu a discussão sobre resíduos sólidos e a necessidade de gestão global da questão; a Rio +20 (2012), que retomou a questão dos resíduos com foco na economia verde e erradicação da pobreza, temas correlatos à gestão ambiental. Destaca-se a necessidade de cooperação internacional nesse domínio, bem como do fomento e estímulo a mecanismos de financiamento para tecnologias de tratamento de resíduos nos países mais pobres — de forma similar aos mecanismos para a preservação florestal, como o Fundo Amazônia. **Cabe destacar também os Objetivos do Milênio (2000), os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável ODS (2015), o Oceans 2020 e a Agenda 2030.**