

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

JESSICA SAÚDE CHAN

A COEXISTÊNCIA DE UM PORTO SUSTENTÁVEL E A CIDADE: CASO DO
PORTO DE ROTERDÃ NA HOLANDA

CURITIBA

2016

JESSICA SAÚDE CHAN

A COEXISTÊNCIA DE UM PORTO SUSTENTÁVEL E A CIDADE: CASO DO
PORTO DE ROTERDÃ NA HOLANDA

Trabalho apresentado como requisito parcial à obtenção do grau de Especialista em Direito Ambiental no curso de pós-graduação em Direito Ambiental, Departamento de Economia Rural e Extensão, Setor de Ciências Agrárias da Universidade Federal do Paraná.

Orientador: Prof. Dra. Ana Maria Jara Botton Faria
Co-orientador: Prof. Dr. Saulo Karvat

CURITIBA

2016

RESUMO

À luz da nova roupagem constitucional brasileira, após a inserção do artigo 225, *caput* na Constituição Federal de 1988, o meio ambiente ecologicamente equilibrado constitui direito fundamental à sadia qualidade de vida e à dignidade da pessoa humana. O presente trabalho teve como espelho a casuística vivenciada no Porto de Roterdã, o maior porto da Europa localizado na Holanda, envolvendo o sucesso em desenvolver uma boa relação entre o trinômio: porto, cidade e meio ambiente. É cediço que a atividade portuária, além de ser uma solução logística imprescindível para o crescimento econômico, acarreta inegáveis impactos urbanos socioambientais na qualidade de vida das pessoas. Além disso, o desenvolvimento de um porto está diretamente vinculado ao desenvolvimento das cidades situadas ao seu redor. E muito embora a existência da complexidade da relação porto e cidade e as dificuldades do poder privado e público em conduzirem suas funções com base nos três pilares da sustentabilidade (social, ambiental e econômico), muitos avanços podem ser discutidos e alcançados por diversos segmentos científicos e econômicos para minimizar os impactos negativos e implementar a desejada sustentabilidade. Merece, portanto, atenção dos atores sociais para a necessidade de planejar e garantir um desenvolvimento sustentável através da harmonia entre o direito fundamental ao meio ambiente e à ordem econômica. Através do uso da metodologia dedutiva, objetiva-se demonstrar a possibilidade da existência de uma relação sustentável entre porto e cidade. Os resultados obtidos são promissores, alterando, inclusive, o paradigma que atividades portuárias/industriais devem ficar longes das cidades.

Palavras-Chave: Estado Socialambiental de Direito. Porto x Cidade. Coexistência. Desenvolvimento Sustentável.

ABSTRACT

After the insertion of Article 225, caput of the Federal Constitution of 1988, the environment ecologically balanced is a fundamental right to a healthy quality of life and human dignity. This paper was inspired by the experience from the Port of Rotterdam, the largest port in Europe located in the Netherlands, involving the success in developing a good relationship between the triad: port, city and environment. It is known that the port activity, besides being an essential logistic solution for economic growth, brings undeniable urban, social and environmental impacts on the quality of life of people. In addition, the development of a port is directly linked to the development of the cities located around it. And although the existence of the complexity of the relation port and city and the difficulties of the public and private sector to conduct their responsibilities based on the three pillars of sustainability (social, environmental and economic), much progress can be discussed and achieved by several scientific and economic segments to minimize the negative impacts and implement the desired sustainability. Therefore, it deserves attention of the interested parties to the need to plan and ensure sustainable development through the harmony between the environmental fundamental right and the economic order. Through the use of the deductive methodology, the objective is to demonstrate the possibility to exist a sustainable relationship between port and city. The results are promising, changing even the paradigm that port/industrial activities should be far away from the city.

Keyword: Social and Environmental Rule of Law. Port x City. Coexistence. Sustainable development.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	05
2 OBJETIVOS	08
2.1 GERAL	08
2.2 ESPECÍFICOS	08
3 MATERIAIS E MÉTODOS	09
4 RESULTADOS E DISCUSSÕES	10
4.1 NOVA TEORIA CONSTITUCIONAL AMBIENTAL	12
4.1.1 Direito ambiental como direito fundamental da dignidade da pessoa humana	17
4.1.2 Direito à cidade sustentável	24
4.1.3 Atividade econômica e desenvolvimento sustentável	30
4.2 ATIVIDADE PORTUÁRIA	39
4.2.1 Conceito e importância	43
4.2.2 Impactos e consequências	50
4.2.3 Relação porto x cidade	58
4.3 POSSIBILIDADE DA COEXISTÊNCIA SUSTENTÁVEL DO BINÔMIO PORTO X CIDADE	63
4.3.1 Estudo de caso: o Porto de Roterdã na Holanda	68
5 CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES	73
REFERÊNCIAS	75

1 INTRODUÇÃO

O desenfreado processo de urbanização ocorrido após a Revolução Industrial do século XVIII colocou em voga a intrínseca relação do homem com o meio ambiente, revelando que eventual dano causado a um, inevitavelmente, repercutirá no outro.

A promulgação da Constituição Federal de 1988 foi um grande divisor de águas para a sociedade, na medida em que consagrou o meio ambiente ecologicamente equilibrado como sendo essencial à sadia qualidade de vida do ser humano, elevando-o ao status de direito fundamental de todos.

Consolida-se, assim, o chamado Estado Socioambiental de Direito que visa promover o respeito da dignidade da pessoa humana frente aos novos riscos ambientais gerados pela sociedade contemporânea.

Historicamente, o comércio de bens e serviços, bem como o deslocamento do homem, se dá pela via marítima através dos portos. O porto como um instrumento que se presta a interligar a cadeia logística do ser humano se tornou ao longo dos anos um importante agente indutor do desenvolvimento regional, nacional e até mesmo internacional. Com isso, diante da expansão proporcionada pela atividade portuária, é inevitável também a transformação do espaço urbano ao seu redor.

Registra-se que o elemento instigador para o presente estudo nasce, sobretudo, da complexidade e dinâmica entre a relação do porto e a cidade e, ainda, dos crescentes e alarmantes problemas socioambientais causados por atividades indústrias-portuárias em grandes cidades no Brasil, tais como os recentes casos da Samarco na cidade de Mariana em Minas Gerais e da empresa Vale na cidade de Vitória no Espírito Santo.

Insta frisar que dessa relação emerge um dinamismo único e que na maioria das vezes sofre da dicotomia entre bem e mal. Ou seja, o porto ao mesmo tempo em que se revela necessário para o desenvolvimento econômico e prosperidade de muitos, também se apresenta como um dos grandes vilões do meio ambiente e da qualidade de vida nas cidades.

Nota-se, assim, fundamental introduzir na relação entre o meio portuário e socioambiental as noções que giram em torno do princípio da sustentabilidade. Quando a Constituição Federal de 1988 e as demais legislações estabelecem

mecanismos de proteção para o meio ambiente para as presentes e futuras gerações, percebe-se exatamente que o atual modelo civilizatório e econômico é incompatível com a preservação da vida na terra e que o desenvolvimento econômico deve se mover em conformidade com o seu infinito crescimento.

Nesse sentido, o presente estudo tem como escopo traçar um diagnóstico sobre os impactos que a atividade portuária produz na cidade em que está instalada, abordando se é possível a existência de uma relação sustentável entre o meio ambiente, a cidade e o porto.

Portanto, o assunto em tela é de extrema pertinência e encontra justificativa na harmonia que deve existir entre o direito fundamental do meio ambiente ecologicamente equilibrado e no direito fundamental à ordem econômica. Ao se tutelar ambos, tutela-se o direito à vida, matriz de todos os direitos fundamentais, e ao lhe conferir efetividade, resguarda-se todo o complexo de direitos e garantias fundamentais, pois não há existência digna no meio urbano com atividades econômicas lesivas ao meio ambiente sem uma cidade sustentável e atenta às suas funções sociais.

É a partir desse contexto que este estudo busca consolidar que hoje a ordem econômica está sob a égide de uma nova ordem, que tem como prioridade a defesa dos direitos socioambientais, não apenas de forma programática, mas também de forma efetiva e com eficácia social.

Assim, torna-se imprescindível compreender a importância do princípio da sustentabilidade na atividade portuária, de forma assegurar uma qualidade de vida digna e saudável para as presentes e futuras gerações.

Nesta toada, preambularmente, revelara-se a atual conjuntura da proteção constitucional do meio ambiente ecológico, sob um aspecto panorâmico e sistemático, haja vista que serão perquiridas as questões referentes à dignidade da pessoa humana, à atividade econômica, às cidades sustentáveis, bem como sobre a evolução do desenvolvimento sustentável.

Passado o exame introdutório, a compreensão do instituto da atividade portuária será devidamente aprofundada em capítulo separado, de modo a analisar, de forma ampla e genérica, a sua importância, impactos e consequências, assim como a interface com a cidade e o desenvolvimento sustentável.

Ao final, o trabalho objetiva a analisar o estudo de caso vivenciado no Porto de Roterdã localizado na Holanda. Atualmente, o porto representa o maior porto da

Europa e referência mundial em desenvolvimento e gestão portuária. O Porto de Roterdã compreende o seu papel na sociedade e atribuiu o conceito de responsabilidade socioambiental como a chave para o sucesso em desenvolvimento saudável do porto em harmonia com seu entorno.

Não obstante, o estudo também é capaz de propiciar ao meio acadêmico uma análise crítica sobre o assunto, colaborando, assim, para fomentar novos entendimentos e pesquisas. Além disso, sob a ótica da interdisciplinaridade, a temática se torna de suma importância, pois envolve conhecimentos de caráter econômico, político, ambiental, humanístico, técnico e pluralista, de forma a provar que se deve estar sempre atento à evolução social e sua consequente repercussão na patologia econômico-ambiental instaurada frente às novas demandas sociais.

Nesse sentido, sem se descuidar da importância da atividade portuária para a vida dos seres humanos, nos dias atuais, torna-se imperioso buscar o equilíbrio entre a relação porto e cidade de forma a proporcionar não só um ambiente saudável, mas, principalmente, uma qualidade de vida digna e saudável para as presentes e futuras gerações, alcançando, assim, a almejada sustentabilidade.

2 OBJETIVOS

Neste capítulo serão apresentados os objetivos gerais e específicos do presente trabalho de forma a indicar ao final a importância da temática para um desenvolvimento sustentável entre o crescimento econômico de um porto e as cidades que giram ao seu redor.

2.1 GERAL

Demonstrar a possibilidade da existência de uma relação sustentável e harmônica entre a atividade portuária e a cidade.

2.2 ESPECÍFICOS

Como objetivos específicos, o presente trabalho se propõe a:

- a) Compreender a atual conjuntura jurídica constitucional do meio ambiente, da atividade econômica e a noção do princípio da sustentabilidade, a partir dos princípios inseridos na Constituição Federal de 1988 e demais legislações pertinentes.
- b) Compreender o instituto da atividade portuária, de modo a analisar os seus impactos e consequências para o bem-estar social, bem como a relação existente porto e cidade.
- c) Verificar a possibilidade da existência de uma relação amical entre porto e cidade sob o pilar da sustentabilidade, apresentando o caso vivenciado no Porto de Roterdã na Holanda.

3 MATERIAIS E MÉTODOS

Para efeito deste trabalho, por se tratar de uma disciplina interdisciplinar, a pesquisa adotará também uma característica multifacetada com pesquisa qualitativa que acentua não só os aspectos jurídicos do direito ao meio ambiente e a atividade econômica, como também, estimula a discussão sob o ponto de vista político e filosófico.

O trabalho busca explicar os fatores que contribuem para a existência de uma relação saudável e equilibrada entre a atividade econômica portuária e a proteção do meio ambiente urbano.

As informações foram produzidas e organizadas, criteriosamente, de forma a subsidiar o desenvolvimento do estudo para o aprofundamento teórico-ideológico, utilizando-se de técnicas de investigação bibliográficas por meio de pesquisas em artigos e periódicos da área, doutrinas, jurisprudências para abstrair opiniões sobre o assunto, a Constituição Federal de 1988 e demais leis infraconstitucionais pertinentes, para observar o rumo escolhido pelos legisladores sobre a temática.

Para compreender a possibilidade da existência harmônica da relação porto, cidade e meio ambiente, foi empregado o método de abordagem dedutivo. Este parte de premissas verdadeiras para que se chegue a conclusões reais, isto é, se o raciocínio dedutivo estiver correto e as premissas também, por consequência, o resultado será de acordo com a realidade¹.

Além disso, o último tópico do trabalho apresenta um estudo de caso do Porto de Roterdã na Holanda de maneira que permite a exemplificação da temática.

Com isso, a partir dos princípios positivados e utilizados no direito ambiental e urbanístico, é possível compreender o porquê de ser tão relevante entender o instituto da atividade portuária sustentável como elo de evolução socioeconômico na atualidade.

¹ MEZZARROBA, O.; MONTEIRO, C. **Manual de metodologia da pesquisa no direito**. São Paulo: Saraiva, 2004. p. 68.

4 RESULTADOS E DISCUSSÕES

Diante do exposto na parte introdutória do presente trabalho, foi possível notar que a relação porto e cidade é um importante instrumento para garantir o equilíbrio ambiental e a sadia qualidade de vida.

As primeiras discussões sobre a proteção do meio ambiente realizadas na Conferência de Estocolmo em 1972, evento que determinou um salto de progresso para as políticas ambientais, fortaleceram o princípio do desenvolvimento sustentável, com reflexos também para o setor portuário.

Dada a relevância da atividade para a economia mundial e local, não há como desvencilha-lo da ocorrência de impactos, tanto positivos quanto negativos.

Tal como visto anteriormente, os impactos urbano-ambientais são inerentes a própria atividade portuária, sejam em menor ou maior escala. Cumpre destacar que projetos portuários, por seus altos investimentos, são pensados em uma visão de longo prazo.

Com efeito, torna-se indispensável a contínua regulação e monitoramento de suas atividades pelos órgãos públicos competentes, em especial, pelos órgãos ambientais.

A fiscalização permite o crescimento portuário vinculado à responsabilidade de assegurar o cuidado com o meio ambiente e com as cidades adjacentes.

Por se tratarem de projetos de grande escala e longo prazo para atenderem a crescente demanda do mercado internacional e nacional, os portos precisam regularmente passarem por processos de expansão e modernização das suas infraestruturas.

Qualquer alteração da estrutura portuária resulta em impactos para sua área de influência. Dessa forma, as organizações devem sempre buscar tratar as suas questões no âmbito do prévio planejamento ambiental, para que suas medidas preventivas possam ser eficazes em termos socioambientais.

Isto posto, o aspecto urbano-ambiental deve ser parte integrante do planejamento estratégico competitivo das organizações e, nesse contexto, não se exclui o segmento portuário.

Cumpre salientar que o art. 225 da Constituição Federal de 1988 traz o princípio da participação comunitária, de forma que é essencial a cooperação entre o

estado, sociedade e empreendedor na formulação e execução dos planos, programas e ações ambientais.

A sociedade moderna marcada pelo grande e acelerado crescimento econômico nunca deu a devida importância para a relação porto, cidade e meio ambiente, o que, conseqüentemente, gerou um desequilíbrio patológico.

Nesse sentido, ensina Latouche que:

Fomos formatados pelo imaginário do 'sempre mais', da acumulação ilimitada, dessa mecânica que parece virtuosa e que agora se mostra infernal por seus efeitos destruidores sobre a humanidade e o planeta. A necessidade de mudar essa lógica é a de reinventar uma sociedade em uma escala humana, uma sociedade que reencontre seu sentido da medida e do limite que nos é imposto porque, como dizia meu colega Nicholas Georgescu-Roegen, 'um crescimento infinito é incompatível com um mundo finito².

À vista disso, o meio ambiente ecologicamente equilibrado é um direito e dever de todos, devendo os indivíduos se atentarem para a sua preservação em prol da própria vida humana e buscarem efetivar mudanças concretas que alcancem um desenvolvimento sustentável.

Nesse sentido, embora a teoria econômica e ambiental, por diversas vezes, se diverge, deve haver uma quebra de paradigma frente a nova égide da sustentabilidade.

A sustentabilidade demanda uma economia equilibrada e estável que rompa com a dependência do consumismo e se preocupe com o seu crescimento com uma lógica de prosperidade fundada nos limites ecológicos e do bem-estar social impostos à atividade humana.

De igual forma, as cidades precisam romper com o protótipo de que o porto só traz malefícios para o meio ambiente. De fato, a sua atividade traz consigo muitos danos ambientais que lhe são inerentes. Contudo, cabe a boa administração e gestão ambiental decorrente da cooperação entre os envolvidos para assegurar uma vida que se possa chamar de digna e saudável.

² LATOUCHE, Serge. **Pequeno tratado do decrescimento sereno**. São Paulo: Martins Fontes, 2000, p; 25.

4.1 NOVA TEORIA CONSTITUCIONAL AMBIENTAL

A evolução da definição jurídica do meio ambiente corresponde a essência teórica e legal para assegurar uma sadia convivência entre porto e cidade.

Historicamente, a questão socioambiental sempre foi marginalizada pela sociedade, compreendia-se que o progresso da humanidade e do avanço tecnológico estava atrelado à degradação do meio ambiente. Conforme ensina o autor José Rubens Morato Leite, a regra era o acúmulo de capital e a produção de riqueza, sendo ignorada a preservação dos recursos naturais, como elemento de uso limitado³.

Grande parte desse ideário ocorreu após a chamada Revolução Industrial. Durante esse período houve um intenso desenvolvimento do modelo capitalista, fincado no crescimento econômico puramente individualista e mercantilista, não se pensava, ainda, nos interesses coletivos. Segundo Fiorillo, Abelha Rodrigues e Andrade Nery:

Acentuou-se o capitalismo e com isso a competição de mercado. A partir daí, passou haver uma intensa exploração do meio ambiente natural, sugando deste todas as matérias-primas e riquezas, sem a menor preocupação em não agredi-lo⁴.

Assim, o individualismo do Estado de Direito liberal e seu abstencionismo foram responsáveis por provocar grandes impactos ambientais e urbanísticos.

Na presença desses desafios do mundo contemporâneo que Ingo Wolfgang Sarlet entendeu que o surgimento do direito ambiental estava justamente vinculado às dificuldades do Estado e dos cidadãos em geral de enfrentar uma nova e complexa situação posta no seio da sociedade industrial: a degradação ambiental⁵.

À vista disso, o homem passou a perceber que não poderia continuar a usufruir os recursos naturais de forma irracional em prol da sua própria sobrevivência. Com efeito, começou a se atentar mais com as questões que

³ LEITE, José Rubens Morato. **Dano Ambiental**: do individual ao coletivo extrapatrimonial. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2000, p.23.

⁴ FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. ABELHA, Marcelo Rodrigues. NERY, Rosa Maria Andrade. **Direito processual ambiental brasileiro**. Belo Horizonte: Del Rey, 1996, p. 83.

⁵ SARLET, Ingo Wolfgang. **Estado socioambiental e direitos fundamentais**. Porto Alegre: Livraria do Advogado Editora, 2010, p.15.

envolviam o meio ambiente e o destino da humanidade. Observa José Rubens Morato Leite que:

A tomada de consciência da crise ambiental é deflagrada, principalmente, a partir da constatação de que as condições tecnológicas, industriais e formas de organização e gestões econômicas da sociedade estão em conflito com a qualidade de vida⁶.

Foi nesse contexto em que o individualismo clássico liberal precisou abrir espaço para a afirmação dos direitos sociais, emergindo, dessa maneira, o Estado Social e Democrático de Direito⁷, definido pelo intervencionismo. Trata-se de um Estado de cunho social que, porém, encontra limites formais assinalados pelo Estado de Direito.

Outro marco histórico importante que estimulou o Estado Social e Democrático de Direito sob a ótica ambiental foi a Conferência das Nações Unidas sobre o Ambiente Humano em Estocolmo na Suécia em 1972, onde representantes de 113 países se sensibilizaram com a questão e buscaram fixar uma visão global e princípios gerais que guiassem a humanidade para a conservação e melhoria do ambiente humano. Guilherme José Purvin de Figueiredo relembra que:

Este foi o primeiro momento em que se tratou da questão ambiental sob um enfoque sistêmico e global, repercutindo o debate ali travado no ordenamento interno dos países participantes de referida Conferência. O encontro teve a maior significação para o nosso país, desencadeando uma série de medidas legislativas e administrativas versando sobre os bens ambientais, agora tomados em seu conjunto⁸.

É mister ressaltar que sob a perspectiva anterior à Constituição de 1988, não havia alicerces constitucionais sólidos que pudessem conjecturar um sistema maduro de cunho protetivo com o meio ambiente. Existia-se tão somente aspectos jurídicos relativos ao meio ambiente vistos de forma apartados.

Nada obstante, a Política Nacional do Meio Ambiente criada pela Lei nº 6.938/1981 é a referência mais marcante na proteção ambiental na década de 80.

⁶ LEITE, José Rubens Morato. **Dano ambiental: do indivíduo ao coletivo patrimonial**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2000, p.21/22.

⁷ SILVA, José Afonso da. **Curso de direito constitucional positivo**. 25ª ed. São Paulo: Malheiros. 2005, p. 114/115.

⁸ FIGUEIREDO, Guilherme José Purvin. **Curso de Direito Ambiental**. 5ª ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2012, p. 66.

Porém, a partir da inovadora Constituição Federal de 1988, o Brasil começa então a reconhecer a construção de um novo direito: o direito ambiental, e, principalmente, transformar o Brasil em um Estado de Direito Socioambiental.

A esse respeito, novamente o autor Ingo Wolfgang Sarlet traz pertinentes considerações. Vejamos:

[...] há de ter em conta a existência tanto de uma dimensão social quanto de uma dimensão ecológica da dignidade (da pessoa) humana, sendo que somente um projeto que contemple ambas as dimensões se revela como constitucionalmente adequado.

[...] O novo modelo de Estado de Direito objetiva uma salvaguarda cada vez maior da dignidade humana e de todos os direitos fundamentais (de todas as dimensões), em vista de uma (re)construção histórica permanente⁹.

A promulgação da Constituição Federal de 1988 estabeleceu um divisor de águas na esfera do Direito Ambiental Brasileiro, uma vez que inseriu um capítulo próprio para a proteção do meio ambiente, criando mecanismos para a sua efetivação e preservação. De forma sistemática consolidou o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado como direito fundamental, sendo, inclusive, apelidada como “Constituição Verde¹⁰”.

Nas palavras do mestre José Afonso da Silva¹¹, a Constituição de 1988 foi a primeira das Constituições Brasileiras a tratar deliberadamente da questão ambiental. Pode-se dizer que ela é uma Constituição eminentemente ambientalista.

O autor Guilherme José Purvin Figueiredo tece, ainda, o seguinte comentário:

A Constituição de 1988 elevou a *defesa do meio ambiente* à condição de princípio constitucional – não apenas princípio da ordem econômica, mas uma garantia constitucional, um direito fundamental ao meio ambiente ecologicamente equilibrado¹².

O ser humano, como sujeito de direitos, passa a ser responsável pela proteção dos chamados direitos de 3ª geração e, principalmente, defensor dos direitos fundamentais do homem. Gilmar Ferreira Mendes assinala que:

⁹ Sarlet, Ingo Wolfgang. **Estado socioambiental e direitos fundamentais**. Porto Alegre: Livraria do Advogado Editora, 2010, p. 18.

¹⁰ MILARÉ, Édis. **Direito do ambiente**. 6ª ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2009, p. 183.

¹¹ SILVA, José Afonso. **Direito Ambiental Constitucional**. 4ª ed. São Paulo: Malheiros, 2003, p. 46.

¹² FIGUEIREDO, Guilherme José Purvin. **Curso de direito ambiental**. 5ª ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2012, p.77.

[...] os direitos chamados de terceira geração peculiarizam-se pela titularidade difusa ou coletiva, uma vez que são concebidos para a proteção não do homem isoladamente, mas de coletividades, de grupos. Tem-se, aqui, o direito à paz, ao desenvolvimento, à qualidade do meio ambiente, à conservação do patrimônio histórico e cultural¹³.

A doutrina classifica esses direitos de terceira geração por se tratarem de direitos que transcendem a esfera individual, abraçando, assim, toda a humanidade.

José Rubens Morato Leite acrescenta que:

Neste marco surge o que temos chamado Estado Ambiental, que poderíamos definir como a forma de Estado que se propõe a aplicar o princípio da solidariedade econômica e social para alcançar um desenvolvimento sustentável, orientado a buscar a igualdade substancial entre os cidadãos, mediante o controle jurídico do uso racional do patrimônio cultural¹⁴.

A introdução do artigo 225 e seus parágrafos na CF/88 representa a essência do Direito Ambiental Constitucional, delimitando as diretrizes a serem seguidas pelo Poder Público e pela sociedade. Dispõe seu *caput*:

Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

A mencionada previsão legal trouxe um salto de progresso para a sociedade brasileira, deixando de lado aquele Estado tradicionalista de direito e abrindo espaço para uma nova espécie de bem jurídico, um bem de uso comum do povo e fundamental à sadia qualidade de vida para as gerações presente e futura.

Trata-se de um direito transindividual, cuja titularidade pertence a toda a sociedade, isto é, “são interesses que depassam a esfera de atuação dos indivíduos isoladamente considerados, para surpreendê-los em sua dimensão coletiva¹⁵”. Este bem ambiental é, pois, um bem que será usufruído por todos os membros da

¹³ MENDES, Gilmar Ferreira. **Curso de direito constitucional**. 7ª ed. São Paulo: Saraiva, 2012, p. 156.

¹⁴ LEITE, José Rubens Morato. **Dano ambiental**: do indivíduo ao coletivo extrapatrimonial. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2000, p. 30.

¹⁵ FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. **Curso de Direito Ambiental Brasileiro**. 13ª ed. São Paulo: Editora Saraiva, 2012, p. 57.

coletividade¹⁶ de forma igualitária, imprescindível para nutrir o equilíbrio da vida no planeta. Consequentemente, a existência de qualquer dano ao meio ambiente atinge diretamente a todos.

Em relação à previsão legal da sadia qualidade de vida, Paulo Affonso Leme Machado registra que:

[...] só pode ser conseguida e mantida se o meio ambiente estiver ecologicamente equilibrado. Ter uma sadia qualidade de vida é ter um meio ambiente não poluído. (...) A saúde dos seres humanos não existe somente numa contraposição a não ter doenças diagnosticadas no presente. Leva-se em conta o estado dos elementos da Natureza – águas, solo, ar, flora, fauna e paisagem – para aquilatar se esses elementos estão em estado de sanidade e se de seu uso advêm saúde ou doenças e incômodos para os seres humanos¹⁷.

Por via de consequência, considera a doutrina que os bens essenciais à sadia qualidade de vida encontram-se elencados no artigo 6º da Constituição Federal: direito à educação, à saúde, ao trabalho, ao lazer, à segurança, à previdência social, à proteção à maternidade, à proteção à infância e à assistência aos desamparados¹⁸.

Assim, torna-se irrefutável que o meio ambiente, como sendo o meio em que se vive e o espaço em que a vida se realiza¹⁹, é fator essencial à garantia do direito fundamental à vida.

É por este motivo que surgiu o Estado Socioambiental. A sua origem decorre do respeito da dignidade de todos os membros da sociedade, individual ou coletivamente considerados. A partir de tal premissa, Tiago Fensterfeifer e Inglo Wolfgang Sarlet afirma que:

O Estado de Direito, a fim de promover a tutela da dignidade humana frente aos novos riscos ambientais e insegurança gerados pela sociedade tecnológica contemporânea, deve ser capaz de conjugar os valores fundamentais que emergem das relações sociais e, através de suas instituições democráticas, garantir aos cidadãos a segurança necessária à manutenção e proteção da vida com qualidade ambiental, vislumbrando,

¹⁶ FILHO, José dos Santos Carvalho. **Manual de direito administrativo**. 23ª ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2010, p. 1243/1244.

¹⁷ MACHADO, Paulo Affonso Leme. **Direito ambiental brasileiro**. 20ª ed. São Paulo: Malheiros Editores, 2012, p. 155/156.

¹⁸ FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. **Curso de direito ambiental brasileiro**. 13ª ed. São Paulo: Editora Saraiva, 2012, p. 185.

¹⁹ GUERRA, Isabella Franco. **Ação Civil Pública e Meio Ambiente**. Rio de Janeiro: Forense, 1997, p. 75/76.

inclusive, as consequências futuras resultantes da adoção de determinadas tecnologias²⁰.

Essa ótica permite resguardar a dignidade humana e a sadia qualidade de vida. Aponta Celso Antonio Pacheco Fiorillo que a dignidade humana constitui um dos princípios fundamentais da República Federativa do Brasil, explicando que:

[...] para que uma pessoa tenha a tutela mínima de direitos constitucionais adaptada ao direito ambiental, deve possuir uma vida não só sob o ponto de vista fisiológico, mas sobretudo concebida por valores outros, como os culturais, que são fundamentais para que ela possa sobreviver, em conformidade com a nossa estrutura constitucional. (...) preenchendo o seu conteúdo com a aplicação dos preceitos básicos descritos no art. 6º da Constituição Federal²¹.

O princípio da dignidade da pessoa humana, portanto, é considerado como elemento aglutinador de todos os direitos e garantias fundamentais delineados na CF/88. Isso significa que o Estado, objetivando ao máximo a dignidade humana, deverá satisfazer os fundamentos e objetivos do Estado, conforme prevê os artigos 1º e 3º da CF/88.

Essa análise inicial permite afirmar que a Nova Teoria Constitucional Ambiental abarcada pela CF/88 tem como norte o conceito de pessoa, consubstanciado na dignidade da pessoa humana, assim como veremos de forma mais aprofundada no tópico seguinte.

4.1.1 Direito ambiental como direito fundamental da dignidade da pessoa humana

Como já demonstrado nesse trabalho, a sociedade moderna passa a sofrer um autoquestionamento, pois que, se viu cercada de múltiplos problemas decorrentes do processo de urbanização desordenado que repercutem na sobrevivência do próprio homem.

As ações humanas quando praticadas de forma desregradas são capazes de atingirem diretamente a qualidade de vida do ser humano. É neste momento que

²⁰ SARLET, Ingo Wolfgang; FENSTERSEIFER, Tiago. **Direito constitucional ambiental: constituição, direitos fundamentais e proteção do ambiente**. 2ª ed. ver. e atual. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2010, p. 17-19)

²¹ FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. **Curso de direito ambiental brasileiro**. 13ª ed. São Paulo: Editora Saraiva, 2012, p. 66.

o ser humano se vendo como parte integrante do meio ambiente se conscientiza da sua relevância.

Suetônio Mota atenta que “nas cidades, principalmente nas de maior porte, as ações do homem ocorrem de forma intensa e rápida, provocando modificações, muitas vezes irreversíveis, com prejuízos para o ambiente e para si próprios²²”.

O meio ambiente consolidado no artigo 225 da Constituição Federal de 1988 é contemplado como bem jurídico essencial à sadia qualidade de vida. Fiorillo, Abelha Rodrigues e Andrade Nery explicam que:

[...] o conceito de meio ambiente é amplíssimo, na exata medida em que se associa à expressão ‘sadia qualidade de vida’. Trata-se, pois, de um conceito jurídico indeterminado, que, propositadamente colocado pelo legislador, visa criar um espaço positivo de incidência da norma²³.

Nesta perspectiva, José Afonso da Silva fez a seguinte colocação a respeito do meio ambiente na tentativa de conceituá-lo:

[...] meio ambiente há de ser, globalizante, abrangente de toda a natureza, o artificial e original, bem como os bens culturais correlatos, compreendendo, portanto, o solo, a água, o ar, a flora, as belezas naturais, o patrimônio histórico, artístico, turístico, paisagístico e arquitetônico. O meio ambiente é, assim, a interação do conjunto de elementos naturais, artificiais e culturais que propiciem o desenvolvimento equilibrado da vida em todas as suas formas²⁴.

A Lei de Política Nacional do Meio Ambiente (Lei nº 6.938/81) tratou de desentranhar o significado de meio ambiente em seu art. 3º, inciso I. Entendeu ser um conjunto de condições, leis, influências e interações de ordem física, química e biológica, que permite, abriga e rege a vida em todas as suas formas.

Acerca desse conceito, Celso Antonio Pacheco Fiorillo observa que:

Se a Política Nacional do Meio Ambiente protege a vida em todas as suas formas, e não é só o homem que possui vida, então todos que a possuem são tutelados e protegidos pelo direito ambiental, sendo certo que um bem, *ainda que não seja vivo*, pode ser ambiental, na medida que possa ser essencial à sadia qualidade de vida de outrem, em face do que determina o art. 225 da Constituição Federal²⁵.

²² MOTA, Suetônio. **Urbanização e meio ambiente**. 3a ed. Rio de Janeiro: ABES, 2003, p. 28.

²³ FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. ABELHA, Marcelo Rodrigues. NERY, Rosa Maria Andrade. **Direito processual ambiental brasileiro**. Belo Horizonte: Del Rey, 1996, p. 31/32.

²⁴ SILVA, José Afonso da. **Direito ambiental constitucional**. São Paulo: Malheiros, 1994, p. 6.

²⁵ FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. **Curso de direito ambiental brasileiro**. 13ª Ed. São Paulo: Editora Saraiva, 2012, p. 70.

Ressalte-se que a Lei nº 6.938/81 foi amplamente recepcionada pela Carta Maior. Marcelo Abelha Rodrigues afirma, ainda, que essa legislação “passou a ter uma relação umbilical com o texto constitucional, especialmente o art. 225, fazendo com que surgisse uma *política global do meio ambiente*²⁶”.

De fato, o meio ambiente não é simplesmente um lugar, mas um conjunto de condições, leis, influências e interações que convivem entre si e permitem o desenvolvimento harmônico da vida. A esse respeito, Luiz Dário dos Santos²⁷ apregoa que o direito ao meio ambiente equilibrado é o direito da humanidade à preservação da harmonia ambiental do planeta como um todo.

Trata-se de um verdadeiro direito de solidariedade, na medida em que não é apenas o Estado o responsável pela proteção do meio ambiente, mas sim todas as nações da comunidade internacional²⁸. Portanto, não há maiores dificuldades em se identificar a humanidade como titular desse direito global. Pois, além de estar expressamente descrito na Constituição Federal de 1988, não existe dissenso sobre a necessidade de se proteger a vida, liberdade, igualdade, dignidade humana, e indiscutivelmente, o meio ambiente, elo que une todos esses direitos.

O Supremo Tribunal Federal já possui entendimento pacífico de que o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado é qualificado como um direito coletivo da terceira geração.

A QUESTÃO DO DIREITO AO MEIO AMBIENTE ECOLOGICAMENTE EQUILIBRADO. DIREITO DE TERCEIRA GERAÇÃO. PRINCÍPIO DA SOLIDARIEDADE.

O direito à integridade do meio ambiente – típico direito de terceira geração – constitui prerrogativa jurídica de titularidade coletiva, refletindo, dentro do processo de afirmação de direitos humanos, a expressão significativa de um poder atribuído, não a indivíduo identificado em sua singularidade, mas num sentido verdadeiramente mais abrangente, à própria coletividade social.

Enquanto os direitos de primeira geração (direitos civis e políticos) – que compreendem as liberdades clássicas, negativas ou formais realçam o princípio da liberdade e os direitos de segunda geração (direitos econômicos, sociais e culturais) – que se identificam com as liberdades positivas, reais ou concretas – acentuam o princípio da igualdade, os direitos de terceira geração, que materializam poderes de titularidade coletiva atribuídos genericamente a todas as formações sociais, consagram

²⁶ RODRIGUES, Marcelo Abelha. **Processo civil ambiental**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2008, p.22.

²⁷ SANTOS, Luiz Dario dos. **A proteção jurídica material da qualidade sonora na cidade de São Paulo em face do direito ambiental brasileiro**. São Paulo: Baraúna, 2009, p. 78.

²⁸ SANTOS, Luiz Dário dos. **A proteção jurídica material da qualidade sonora na cidade de São Paulo em face do direito ambiental brasileiro**. São Paulo: Baraúna, 2009, p.78.

o princípio da solidariedade e constituem um momento importante no processo de desenvolvimento, expansão e reconhecimento dos direitos humanos, caracterizados, enquanto valores fundamentais indisponíveis, pela nota de uma essencial inexauribilidade²⁹.

O chamado direito fundamental de terceira geração, também denominado de direitos da solidariedade ou fraternidade, é tido pela maioria da doutrina como de caráter humano e universal, isto é, não tem por escopo o amparo de interesses individuais.

Assim, verifica-se que o desfrute, historicamente, inadequado do meio ambiente pela sociedade levou o ser humano a repensar num novo modelo de racionalização socioambiental e sustentável. Esse novo modelo foi amplamente adotado pela Constituição Brasileira de 1988, a qual aborda, detalhadamente, a defesa do meio ambiente como um direito fundamental de todo o ser coletivo.

Insta relembrar que o marco histórico da Conferência de Estocolmo em 1972 foi salutar para legitimar o meio ambiente sadio como um direito fundamental, assim como se vê, *in verbis*:

Princípio 1. O homem tem o direito fundamental à liberdade, à igualdade e ao desfrute de condições de vida adequada em um meio, cuja qualidade lhe permita levar uma vida digna e gozar de bem-estar, e tem a solene obrigação de proteger e melhorar esse meio para as gerações presentes e futuras³⁰.

O termo direito fundamental é o sustentáculo de todos os direitos considerados vitais para a concretização da dignidade da pessoa humana. Ora, assim pode-se dizer que o art. 225 da CF/88 prevê um direito fundamental da pessoa humana. Ou seja, a Constituição de 1988 exaltou o meio ambiente ao *status* de direito fundamental inerente ao direito à vida e ao princípio da dignidade da pessoa humana.

Segundo Luiz Dário dos Santos, os direitos fundamentais surgem para combater os malefícios históricos que tornaram obstáculos à efetivação da dignidade humana, acrescentando que:

²⁹ BRASIL. Supremo Tribunal Federal. MS - 22.164-0/SP, rel. o Min. Celso de Mello, julgado em 30/10/1995, in DJU 17/11/95, p. 39206. Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/visualizarEmenta.asp?s1=000023427&base=baseAcordaos>>. Acesso em: 13 jul. 2016.

³⁰ NAÇÕES UNIDAS. **Declaração de Estocolmo sobre meio ambiente** – 1972. Disponível em: <<http://www.onu.org.br/rio20/img/2012/01/estocolmo1972.pdf>>. Acesso em: 21 jul. 2016.

A positivação do direito ao meio ambiente equilibrado como direito fundamental é a decorrência de reivindicações de movimentos ecológicos que emergiram com o crescimento da degradação ambiental, ocorrida principalmente a partir da Revolução Industrial³¹.

A doutrina, de forma geral, considera, que os fatores sociais foram imperiosos na consolidação sob forma jurídica do direito fundamental ao meio ambiente ecologicamente equilibrado. Assim, para que seja atendido esse princípio constitucional de garantir uma vida digna, o ser humano necessita habitar em um ambiente ecologicamente sadio, o que é essencial para a saúde e o bem-estar.

Alerta José Afonso da Silva³² que o importante é que se tenha a consciência de que o direito à vida, como matriz de todos os demais direitos fundamentais do Homem, é que há de orientar todas as formas de atuação no campo da tutela do meio ambiente.

Nessa linha interpretativa, é cediço que o direito ambiental encontra o lastro de sua tutela no direito à vida. A existência humana é o pressuposto elementar de todos os demais direitos e liberdades dispostos na Constituição³³. Nesse contexto, cita-se a lição de Flávia Piovesan que demarca a sadia qualidade de vida como premissa do direito ambiental proclamado pelo constituinte:

Só existirá sadia qualidade de vida se o meio ambiente for ecologicamente equilibrado, não degradado. Sem que haja a proteção do meio ambiente não há como cogitar do direito à saúde, e não há como cogitar do direito a uma vida digna³⁴.

Lúcia Reiszewitz³⁵, com o mesmo pensamento, declara que “[...] o ser humano, ser racional, é sujeito consciente das situações que vivencia e valoriza os objetos à sua volta. Precisa, portanto, de algo mais do que sobreviver: precisa viver com dignidade”.

³¹ SANTOS, Luiz Dário dos. **A proteção jurídica material da qualidade sonora na cidade de São Paulo em face do direito ambiental brasileiro**. São Paulo: Baraúna, 2009, p. 73.

³² SILVA, José Afonso da. **Direito ambiental constitucional**. 4ª ed. São Paulo: Malheiros, 2002, p. 70.

³³ MENDES, Gilmar Ferreira. **Curso de direito constitucional**. 7ª ed. São Paulo: Saraíva, 2012, p. 289.

³⁴ PIOVESAN, Flávia. **O direito ao meio ambiente e a Constituição de 1988: diagnóstico e perspectivas**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1993, p. 84.

³⁵ REISEWITZ, Lúcia. **Direito ambiental e patrimônio cultural: direito à preservação da memória, ação e identidade do povo brasileiro**. São Paulo: Juarez de Oliveira, 2004, p.45.

Assim sendo, a sadia qualidade de vida torna-se pressuposto para a existência de uma vida com dignidade. A própria Carta Magna Brasileira em seu artigo 1º, inciso III traz como um dos seus princípios fundamentais a dignidade da pessoa humana.

A Constituição atribui à pessoa humana a destinação do direito ambiental, colocando-a em um plano de manchete. Por este motivo, diz-se que a tutela ambiental revestiu a visão antropocêntrica alargada.

Édis Milaré conceitua antropocentrismo como sendo “a concepção genérica, sem síntese, que faz do homem o centro do Universo, ou seja, a referência máxima e absoluta de valores³⁶”.

A partir dessa conceituação, Celso Antonio Pacheco Fiorillo defende que a proteção do meio ambiente existe, antes de tudo, para favorecer e satisfazer o próprio homem³⁷. Para o referido doutrinador, o Direito Constitucional Brasileiro possui necessariamente uma visão antropocêntrica em virtude de o homem ser o único ser racional capaz de respeitar as normas ambientais³⁸.

José Rubens Morato Leite acrescenta dizendo que:

[...] não é possível conceituar o meio ambiente fora de uma visão de cunho antropocêntrica, pois sua proteção jurídica depende de uma ação humana. Neste sentido, aponta o Princípio 1 da Eco/92, que ressalta que os seres humanos estão no centro das preocupações com o desenvolvimento sustentável. Ressalta-se, no entanto, que esta visão antropocêntrica pode ser aliada a outros elementos e um pouco menos centrada no homem, admitindo-se uma reflexão de seus valores, tendo em vista a proteção ambiental globalizada³⁹.

Além disso, o ordenamento pátrio ampara princípios e direitos voltados aos seres humanos. Quando tutelam direitos atinentes à fauna e à flora, por via reflexa, protegem o homem, uma vez que o propósito maior é garantir a sadia qualidade de vida.

Fala-se em antropocentrismo alargado, uma vez que a visão antropocêntrica tradicional de cunho utilitarista e econômico não mais vigora. Houve uma evolução do entendimento da relação do homem com a natureza.

³⁶ MILARÉ, Édis. **Direito do ambiente**. 6ª ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2009, p. 87.

³⁷ FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. **Curso de direito ambiental brasileiro**. 13ª ed. São Paulo: Editora Saraiva, 2012, p. 69/76.

³⁸ FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. **Curso de direito ambiental brasileiro**. 13ª ed. São Paulo: Editora Saraiva, 2012, p. 70.

³⁹ LEITE, José Rubens Morato. **Dano ambiental: do indivíduo ao coletivo extrapatrimonial**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2000, p. 75.

O homem, tido como eixo central da tutela ambiental, passou a perceber que a interação harmônica de todos os elementos constantes do meio ambiente era o verdadeiro protagonista da história. José Rubens Morato Leite⁴⁰ ensina que “esse novo viés caracteriza-se pela responsabilidade do homem como guardião da biosfera, (...) sendo indispensável à construção de um Estado de Direito Ambiental”.

Complementa o doutrinador⁴¹ que o alargamento da visão antropocêntrica caracterizou-se pelo reconhecimento de que o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado é um direito fundamental e, portanto, deveria ser resguardado como bem da humanidade.

Observa-se que o legislador constitucional vai além dos dias atuais, ele prevê um direito intergeracional, pois que garante o meio ambiente não só para a presente geração, mas também para as gerações que ainda estão por vir. Nota-se que ocorre uma solidariedade entre homem e natureza, intensificando a ideia de que o cuidado com o meio ambiente é diretriz para garantir o futuro do homem e do ecossistema.

Assim sendo, este novo paradigma da proteção ambiental, com vistas às gerações futuras, pressiona um condicionamento humano, político e coletivo mais consciencioso com relação às necessidades ambientais⁴².

A garantia constitucional prevista no art. 225 da CF/88 busca, precipuamente, assegurar a plenitude da vida humana que extrapola a mera sobrevivência física. Como direito de terceira geração, engloba o direito a um meio ambiente equilibrado, saudável qualidade de vida, progresso, paz e outros direitos difusos que transcendem a esfera individual do homem, mas alcançam toda a coletividade.

Dessa maneira, a garantia do meio ambiente sadio assevera a dignidade humana, restando sem dúvidas que o homem, centro deste cenário, se beneficie do ambiente para que todas as formas de vida possam viver de forma próspera.

⁴⁰ LEITE, José Rubens Morato. **O antropocentrismo alargado e o direito da fauna**. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

⁴¹ LEITE, José Rubens Morato. **O antropocentrismo alargado e o direito da fauna**. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

⁴² LEITE, José Rubens Morato. **Dano ambiental: do indivíduo ao coletivo extrapatrimonial**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2000, p. 78.

4.1.2 Direito à cidade sustentável

Ab initio, as regras jurídicas que visam à proteção do meio ambiente e do urbanismo configuram inegáveis conquistas sociais, traduzindo-se em direito fundamental de terceira geração que refletem na qualidade de vida da população.

Pois bem, a Constituição Federal de 1988 inseriu no seu Título VII os princípios gerais relativos à atividade econômica como instrumento para a construção da política urbana a ser executada pelo Poder Público Municipal. Com vistas a regulamentar estes princípios gerais foi promulgado o Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/01), a fim de estabelecer diretrizes gerais da política urbana nacional e assim propiciar o pleno desenvolvimento das funções sociais das cidades e o bem-estar de seus cidadãos.

A criação deste diploma legal demonstra que o direito urbanístico está umbilicalmente ligado ao direito ambiental, posto que as regras e princípios atinentes às duas disciplinas são correlatos. Nessa esteira, José Afonso da Silva esclarece que:

[...] o direito urbanístico é produto das transformações sociais que vêm ocorrendo nos últimos tempos. Sua formação, ainda em processo de afirmação, decorre da nova função do Direito, consistente em oferecer instrumentos normativos ao Poder Público a fim de que possa, com respeito ao princípio da legalidade, atuar no meio social e no domínio privado, para ordenar a realidade no interesse da coletividade⁴³.

A relação entre direito urbanístico e ambiental é irrecusável. Destaca-se, nesse sentido, o dever de proteção/efetivação de um ambiente sadio dentro dos conglomerados urbanos mediante o cumprimento de obrigações fundadas, em última instância, no princípio da função social da propriedade, comum a estes ramos do Direito⁴⁴.

Para melhor compreender esse novo viés constitucional, faz-se necessário, portanto, explicitar a nova face do direito da propriedade à luz da Constituição de 1988, uma vez que este, inclusive, constitui requisito essencial para o princípio geral

⁴³ SILVA, José Afonso da. **Direito urbanístico brasileiro**. 5ª ed. Malheiros: São Paulo, 2008, p. 36.

⁴⁴ HUBERT, Georges. **Direito ambiental e urbano**: o estatuto da cidade, a função socioambiental da propriedade e os instrumentos urbanísticos de sua efetivação. Disponível em: <[HTTP://humbert.com.br/publicacao/o-estatuto-da-cidade-direito-urbanistico-ambiental-propriedade-imovel-urbana-imobiliaria-municipal-advogado-advocacia](http://humbert.com.br/publicacao/o-estatuto-da-cidade-direito-urbanistico-ambiental-propriedade-imovel-urbana-imobiliaria-municipal-advogado-advocacia)>. Acesso em: 9 ago. 2016.

da atividade econômica, conforme se infere no inciso III do art. 170 da Constituição Federal de 1988.

Até meados do século XX, a propriedade era considerada como um direito individual, absoluto e perpétuo, conferindo-se ao proprietário ampla liberdade de usar, gozar e dispor do seu domínio.

De acordo com a tradição jurídica brasileira, não se cancelam direitos absolutos. Diferente não poderia ser, o direito de propriedade não se reveste de caráter absoluto, eis que, sobre ele, pesa grave hipoteca social decorrente da função social que lhe é inerente (art. 5º, inciso XXIII da CF/88). José dos Santos Carvalho Filho leciona que:

A propriedade é instituto de caráter político: a ordem jurídica pode reconhecer ou não, as características que são forma ao instituto. Historicamente, a propriedade constituiu verdadeiro direito natural, sendo erigida a direito fundamental nas declarações de direito da época do constitucionalismo. As tendências socializantes, porém, alteraram a fisionomia da propriedade, e muitos ordenamentos jurídicos firmaram o postulado ortodoxo de que a propriedade tinha caráter provisório até que se chegasse à coletivização em massa⁴⁵.

O direito de propriedade, historicamente visto como absoluto e ilimitado, hoje, passou a tutelar interesses de ordem pública, caracterizando-se pela adequação aos direitos sociais, bem como ao meio ambiente saudável.

Contemporaneamente, este instituto rendeu-se a uma mudança de paradigma e sofreu limitações ao seu pleno exercício, pois a função socioambiental passou a constituir elemento da propriedade.

Embora o Código Civil de 2002 expressar no *caput* do seu artigo 1.228 o livre exercício da propriedade, de modo inovador, o parágrafo 1º que sucede o mencionado artigo, refletiu a mesma orientação do comando constitucional previsto no art. 5º, inciso XXIII da CF/88 ao enfatizar que a propriedade deve ser exercida em consonância com as suas finalidades econômicas e sociais, preservando-se as belezas naturais e o equilíbrio ecológico.

Esse dispositivo modifica a essência do direito de propriedade quando inseriu na sua própria definição a obrigatoriedade da função social, sob pena de não ser reconhecida a propriedade perante a sociedade.

⁴⁵ FILHO, José dos Santos Carvalho. **Manual de direito administrativo**. 23ª ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2010, p. 840.

Esses contornos socioambientais da propriedade urbana se encontram juridicamente positivados pelo ordenamento jurídico brasileiro, especialmente pela chamada “Constituição Cidadã” de 1988 (art. 5º, XXIII, 170, III e VI, 182, 225, por exemplo). Esclarece o autor José Affonso Leme Machado que:

A Constituição, em seu art. 225, deu uma nova dimensão ao conceito de *meio ambiente como bem de uso comum do povo*. Não elimina o conceito antigo, mas o amplia. Insere a função social e a função ambiental da propriedade (arts. 5º XXIII, e 170, III e VI) como bases da gestão do meio ambiente, ultrapassando o conceito de propriedade privada e pública⁴⁶.

Fica, portanto, notório que hoje a função da propriedade vai além do sentido social, mas atinge também a questão socioambiental. Ademais, a propriedade ao incorporar o fiel cumprimento da sua função socioambiental prova de maneira incontestável que o interesse coletivo de preservação da dignidade humana prevalece sobre a vontade individual conflitante.

Nesse sentido, José dos Santos Carvalho Filho, quando discorre sobre a nova feição da propriedade à luz da sua função social, revela que:

Mais coerente para a definição de objetivos da política urbana é o art. 2º do Estatuto, porque, tendo-se referido ao desenvolvimento social das cidades, cujo sentido é inegavelmente de expressiva amplitude, aludiu também ao desenvolvimento das funções sociais da propriedade urbana. Em que pese a natureza que tem junto à ordem constitucional – de direito fundamental – **a propriedade não mais representa um direito absoluto e intangível como o foi em épocas pretéritas**. A constituição a menciona no *caput* do art. 5º e o no inciso XII, neste caso assegurando de modo peremptório: “é garantido o direito de propriedade.” Contudo, ao mesmo tempo em que assegura o direito, a Carta assinala: “a propriedade atenderá a sua função social”. (inc. XIII). Numa interpretação conjugada dos postulados, ter-se-ia como que a afirmação: “é garantido o direito de propriedade **desde que atenda a sua função social**”. O atendimento a função social, por conseguinte, estampa verdadeira condição para a garantia do direito⁴⁷. (grifo do autor)

Assim, a propriedade não traz apenas prerrogativas para o seu titular, mas também um dever social desse titular para com os seus semelhantes. Sendo certo que o Estado dispõe de vários instrumentos de política urbana que esmaecem os

⁴⁶MACHADO, Paulo Affonso Leme. **Direito ambiental brasileiro**. 19ª ed. São Paulo: Malheiros, 2011, p. 137.

⁴⁷FILHO, José dos Santos Carvalho. **Comentários ao Estatuto da Cidade**. 3ª ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2009.

antigos contornos do direito de propriedade, objetivando efetivá-la como um instrumento de bem-estar social.

Ricardo Pereira Lira⁴⁸ complementa ao afirmar que a localização de uma cidade, sua extensão, sua configuração, sua magnitude não são, nem podem ser, realizações privadas: são realizações coletivas, talvez o fato coletivo, por excelência, da sociedade dos homens.

Diante do exposto, resta claro que da mesma forma que o direito de propriedade deve obedecer à função socioambiental, também o exercício da atividade econômica, como consequência lógica e sistemática, deverá cumprir esse mesmo viés.

Terão o direito de propriedade em conjunto com o exercício da atividade econômica que se renovarem, pois agora se encontra estritamente intrínseco o cumprimento da função social da propriedade urbana e a defesa do meio ambiente de forma intergeracional, o que, por sua vez, os fazem institutos jurídicos híbridos, posto que tutelam interesses públicos e privados concomitantemente.

Patrícia Lemos revela esta mudança de paradigma em relação ao exercício da atividade econômica, entendendo ser de sua essência, a função socioambiental:

Tanto o direito de propriedade quanto a sua função socioambiental, como o princípio da livre iniciativa e a garantia de um meio ambiente equilibrado concorrem para assegurar a todos uma existência digna. Diante disso, a propriedade deve assegurar a realização dos interesses individuais, sociais e ambientais. **A produção de riqueza deve considerar o bem-estar do homem como parte da sociedade.**

Não é demais lembrar que no âmbito da Constituição de 1988 a dignidade humana é fundamento da República, nos termos do art. 1º, III, mas também é finalidade para a qual deve se voltar a ordem econômica, nos termos do art. 170 da Carta Constitucional⁴⁹. (grifos do autor)

Frisa-se que essa perspectiva inicial acerca da função socioambiental da propriedade urbana tem influência direta na tutela do direito às cidades sustentáveis, como veremos adiante.

Há que se ressaltar que não há como falar de proteção à ordem urbanístico-ambiental ou mesmo do seu conceito, do direito a uma cidade sustentável, sem passarmos os olhos primeiro nos ditames constitucionais. Estes nos colocam perante a um Estado Social e Democrático de Direito que traz em seu bojo a

⁴⁸ LIRA, Ricardo Pereira. **Elementos de direitos urbanísticos**. Rio de Janeiro: Renovar, 1997, p.159.

⁴⁹ LEMOS, Patrícia Faga Iglecias. **Meio ambiente e responsabilidade civil do proprietário**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2008, p. 90/91.

possibilidade da defesa dos chamados direitos de terceira geração, incluindo a tutela da ordem urbanística.

O que retrata as novas necessidades e reclames da sociedade em busca de uma orientação do Direito com a acepção social, bem como ensina Vanêsa Buzelato Prestes:

A natureza do conjunto de direitos que estrutura o direito à ordem urbanística, a exemplo dos direitos do consumidor, do meio ambiente, à paz, à comunicação e ao patrimônio comum da humanidade é a sua titularidade indefinida. Há um claro deslocamento do interesse a ser tutelado para o conjunto da sociedade, segundo a perspectiva solidária da justiça distributiva que caracteriza os direitos de 3ª geração⁵⁰.

Com a entrada em vigor do Estatuto da Cidade, regulamentando o art. 182 e 183 da CF/88, este passou a ser, o marco histórico do direito urbanístico brasileiro, uma vez que reconhece o desenvolvimento da função social da cidade e da propriedade urbana, visando garantir o direito às cidades sustentáveis.

Essa nova fisionomia do direito de propriedade urbana deixa cristalino que não se discute aqui questão que envolve um mero regime urbanístico de relação de interesse meramente participar, mas sim, que estamos diante de uma nova ordem de proteção social: a Ordem Urbanística Constitucional.

A cidade a partir do Texto Constitucional passou a assumir condição de espaço coletivo culturalmente rico e diversificado, a qual pertence a todos os seus habitantes. Sendo que o seu território é lugar para o exercício dos direitos difusos. Pois bem, diante das dezesseis diretrizes incorporadas pelo Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001) em seu art. 2º, destaca-se o inciso I como mais relevante para o presente trabalho.

Art. 2º A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

I – garantia do **direito a cidades sustentáveis**, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações; (*grifo nosso*)

⁵⁰ PRESTES, Vanêsa Buzelato. A Função Social da Propriedade nas Cidades: das limitações administrativas ao conteúdo da propriedade e as cidades na contemporaneidade: desafios dos planos diretores. **Revista dos Tribunais**. São Paulo, 1987.

Desse modo, observa-se que a trajetória das lutas sociais pela reforma urbana sedimentou o direito às cidades sustentáveis como um direito fundamental emergente no sistema jurídico brasileiro. Sobre esse assunto, Nelson Saule⁵¹ aponta que “com o Estatuto da Cidade, o direito à cidade sustentável se transforma num novo direito fundamental, instituído em decorrência do princípio constitucional das funções sociais da cidade”.

Nessa perspectiva, a cidade passa a ter uma dimensão constitucional, expressando um direito fundamental epítome de outros direitos fundamentais, dentre os quais se destacam o direito à moradia, à gestão, à política urbana e ao meio ambiente.

As cidades sustentáveis apresentam propósitos idênticos aos princípios da dignidade humana e da solidariedade, são, portanto, desdobramento destes e deles retira validade, impõem-se, com isso, que seja reconhecido como direito fundamental por excelência.

A CF/88, o Estatuto da Cidade e o novo Código Civil abarcam dispositivos que se coadunam perfeitamente com estes novos ares. A sua concretização, porém, depende de uma atuação proativa do Estado e do Direito que têm, por sua vez, a oportunidade ímpar de contribuir para esse processo de construção do meio ambiente urbano, de modo a tratar as cidades com a pluralidade que exigem e de maneira que possam erguer a sustentabilidade urbano/ambiental contemplada hodiernamente. É este o desafio que se impõe.

Inclusive, este é o posicionamento de Rosângela Lunardelli Cavallazzi, quando afirma que:

Consideramos o direito à cidade, expressão do direito à dignidade da pessoa humana, o núcleo de um sistema composto por um feixe de direitos que inclui o direito à moradia – implícita na regulamentação fundiária -, à educação, ao trabalho, **à saúde, aos serviços públicos** – implícito o saneamento -, ao lazer, à segurança, ao transporte público, à preservação do patrimônio cultural, histórico e paisagístico, ao meio ambiente natural e **construído equilibrado – implícita a garantia do direito a cidades sustentáveis como direito humano na categoria dos interesses difusos**⁵². (grifo do autor)

⁵¹ SAULE, Nelson. **Direito urbanístico**: vias jurídicas das políticas urbanas. Porto Alegre: Sérgio Antônio Fabris, 2007, p. 50/51.

⁵² CAVALLAZZI, Rosângela Lunardelli. **O estatuto epistemológico do direito urbanístico brasileiro**: possibilidades e obstáculos na tutela do direito à cidade. Disponível em: <http://www.maxwell.lambda.ele.puc-rio.br/9334/9334_4.PDF>. Acesso em: 9 ago. 2016.

Observa-se que o feixe de direitos que embasam o direito à cidade elencados pela autora já estavam, antes mesmo da Lei nº 10.257/01, delineados pela CF/88, pois esta Carta Constitucional já reconhecia a plena urbanização do Brasil.

Nesse sentido, o autor José dos Santos Carvalho Filho⁵³ entende que a sustentabilidade das cidades deve ser vista, ainda, sob o aspecto da harmonia e da compatibilidade entre o desenvolvimento da cidade e o bem-estar dos habitantes, sendo indispensável este equilíbrio.

Nota-se, assim, que a (des)organização espacial influencia diretamente no exercício de direitos fundamentais (civis, políticos, econômicos, culturais, sociais e ambientais). Dessa maneira, de acordo com o artigo 225 da CF/88, é dever do Estado a defesa do meio ambiente, seja ele natural, artificial (urbano) ou cultural, para que se tenha incólume o direito fundamental à dignidade humana.

4.1.3 Atividade econômica e desenvolvimento sustentável

Comumente, a patente degradação ao meio ambiente era vista como um fator excludente da atividade econômica. Ambos eram tratados como questões concorrentes. Entretanto, este equívoco cometido acarretou o progresso de uma sociedade eminentemente capitalista e individualista que cresceu à custa do meio ambiente.

Luiz Dário dos Santos⁵⁴ afirma que “é lamentável para a Humanidade essa visão que busca tão somente o lucro, sem uma real e efetiva preocupação ambiental global”. Assim, tornou-se salutar se preocupar com as questões que envolvam a proteção ao meio ambiente sadio e equilibrado, tendo em vista ser o mesmo o fundamento de toda a sobrevivência humana, ou ao menos aquela com qualidade de vida.

⁵³ FILHO, José dos Santos Carvalho. **Comentários do Estatuto da Cidade**. 3ª ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2009, p. 36.

⁵⁴ SANTOS, Luiz Dário dos. **A proteção jurídica material da qualidade sonora na cidade de São Paulo em face do direito ambiental brasileiro**. São Paulo: Baraúna, 2009, p. 79.

Percebeu-se, portanto, que o meio ambiente e a atividade econômica se complementam, isto é, “um alimenta o outro; nenhum pode ser sacrificado sem sacrificar o todo maior⁵⁵”.

Neste sentido, a fim de regular este comportamento econômico desenfreado e dissolver as mazelas decorrentes desse modelo industrialista, vem o art. 170, inciso VI da Constituição Federal de 1988, agasalhado pelo artigo 225 da mesma carta constitucional, elevar a defesa do meio ambiente como princípio da ordem econômica.

Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

[...]

VI – defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação;

Impende destacar que a redação do inciso VI do art. 170 foi inserida na Constituição Federal de 1988 mediante a Emenda Constitucional nº 42/2003. A redação antiga deste inciso enunciava somente “defesa do meio ambiente”, contudo, o legislador constitucional quis revelar que para a defesa do meio ambiente, tratamentos diferenciados podem ser aplicados de acordo com o nível de agressão ambiental que a indústria, o comércio ou atividades correlatas possam causar ao meio ambiente. Trata-se, em verdade, de uma diretriz para o legislador infraconstitucional⁵⁶.

O dispositivo em questão demonstra que o desenvolvimento econômico deverá ser atingido respeitando a proteção ambiental. Paulo Affonso Leme Machado⁵⁷ confirma este entendimento ao relatar que agenda econômica pública e privada deve respeitar a defesa do meio ambiente, inclusive, o Poder Público não poderá ficar omissos diante do uso do meio ambiente frente à liberdade profissional e empresarial.

Neste ponto, Patrícia Lemos destaca que:

⁵⁵ KINLAW, Dennis C. **Empresa competitiva e ecológica**: desempenho sustentável na era ambiental. São Paulo: Makron Books, 1997, p. XXII.

⁵⁶ VELLOSO, Fabio Vianna. **Reforma tributária comentada**. Revista Jus Navigandi, Teresina, ano 9, n. 293, 26 abr. 2004. Disponível em: < <https://jus.com.br/artigos/5128>>. Acesso em: 18 ago. 2016.

⁵⁷ MACHADO, Paulo Affonso Leme. **Direito ambiental brasileiro**. 20ª ed. São Paulo: Malheiros Editores, 2012, p.177/178.

[...] o ordenamento não pode ser interpretado por partes, mas sua interpretação deve considerar o todo, o conjunto. **Com isso, necessitamos da interpretação do dispositivo no art. 225 da CF com cotejo com o art.170 da mesma Carta. Tal interpretação deve ser feita com caráter prospectivo. É necessário que adotemos políticas públicas de desenvolvimento econômico sustentável**⁵⁸. (grifo do autor)

Cumpramos ressaltar que o art. 225 da CF/88 expressamente delimitou a possibilidade da interferência do Poder Público com a finalidade de garantir a efetividade do direito ao meio ambiente equilibrado. Nas palavras de Guilherme José Purvin Figueiredo:

[...] as atividades das empresas não podem afetar adversamente o meio ambiente, a busca da eficiência requer que seus administradores considerem, além dos aspectos relacionados ao lucro, a dimensão socioambiental, devendo adotar a transparência administrativa, o gerenciamento de riscos e programas de qualidade total⁵⁹.

Dessa forma, o crescimento da atividade econômica não pode progredir de forma impune, transgredindo as regras do meio ambiente com a única finalidade de garantir o seu máximo proveito e eficácia. Entretanto, não se objetiva eliminar por completo a existência do desenvolvimento econômico, *a contrario sensu*, a defesa do meio ambiente no desenvolvimento das atividades econômicas é visto como pressuposto de eficácia para a efetivação do direito constitucional fundamental previsto no art. 225 da CF/88: garantia do meio ambiente ecologicamente equilibrado.

Atente-se que as próprias atividades desenvolvidas no meio social, incluindo aqui a existência da atividade econômica, são as que delineiam o alcance ao direito fundamental supracitado. Portanto, estas atividades à luz da tutela do equilíbrio ecológico deverão ser minimizadas a ponto de diminuir seus impactos na natureza. A esse respeito, reza o entendimento doutrinário de Celso Antonio Pacheco Fiorillo que:

A inserção deste princípio significa que nenhuma indústria que venha deteriorar o meio ambiente pode ser instalada? A resposta é negativa. A eficácia da norma consiste em fixar uma interpretação que leve à proteção ao meio ambiente. Todo o esforço da ordem econômica deve ser voltado

⁵⁸ LEMOS, Patrícia Faga Iglecias. **Meio ambiente e responsabilidade civil do proprietário**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2008, p. 90/91.

⁵⁹ FIGUEIREDO, Guilherme José Purvin. **Curso de direito ambiental**. 5ª ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2012, p. 88.

para a proteção do meio ambiente, ao lado de outros valores citados no art. 170, em seus incisos⁶⁰.

No mesmo sentido, Fernando Almeida afirma que a sociedade vem demandando dos empresários atitudes mais responsáveis e transparentes no tocante à preocupação com o meio ambiente.

Considerando a manutenção da atual tendência, serviços ambientais que hoje são gratuitos não mais estarão disponíveis ou se tornarão de alto custo num futuro previsível. (...) A perda do capital natural vai impactar as condições em que as empresas operam. (...) Por outro lado, novas oportunidades de negócios surgirão sob a forma de mecanismos e métodos mais eficientes para usar o capital ambiental, por intermédio da mitigação de impactos⁶¹.

Nesse ínterim, realça-se o inciso I do art. 4º da Lei de Política Nacional do Meio Ambiente que traz como um dos seus objetivos a “compatibilização do desenvolvimento econômico-social com a preservação da qualidade do meio ambiente e do equilíbrio ecológico”. Verifica-se, portanto, que o meio ambiente e a ordem econômica devem possuir um relacionamento de união. Desse modo, Guilherme José Purvin Figueiredo assegura que:

[...] um dos escopos do Direito Ambiental é o de regular o desenvolvimento das atividades econômicas de forma a internalizar os efeitos ambientais negativos, modificando a própria forma de desenvolvimento destas atividades de forma a prevenir a ocorrência destes efeitos, conclui-se pela indissociabilidade do binômio “economia/meio ambiente”⁶².

Destarte, o elo que une o direito econômico e o direito ambiental é a existência de uma vida humana com dignidade e qualidade, oferecida pelo meio ambiente sadio. Este, inclusive, é o entendimento do autor Carlos Gomes de Carvalho, *in verbis*:

O Direito Ambiental propõe uma abordagem sistema na qual econômica é vista não apenas como geradora de riquezas e a ecológica como mera proteção da natureza. Ao contrário, ambas, de igual modo, passam a ser essenciais para uma nova perspectiva da humanidade: a qualidade de vida

⁶⁰ FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. **Curso de direito ambiental brasileiro**. 13ª ed. São Paulo: Editora Saraiva, 2012, p. 96, *apud*, ARAUJO, 1992, p. 37/67.

⁶¹ ALMEIDA, Fernando. **Os desafios da sustentabilidade uma ruptura urgente**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2007, p. 17.

⁶² FIGUEIREDO, Guilherme José Purvin. **Curso de direito ambiental**. 5ª ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2012, p. 111.

(vida com saúde física, mental e espiritual) como um dos direitos humanos fundamentais⁶³.

Na tentativa de sanar os desequilíbrios ao ecossistema causados pelo modelo de desenvolvimento econômico até então eleito pela sociedade, surge o conceito de desenvolvimento sustentável.

É importante evidenciar a questão do desenvolvimento econômico já vinha sendo discutido desde a Conferência de Estocolmo em 1972. Mas, foi o Relatório Brundtland lançado em 1987, que cunhou pela primeira vez a expressão desenvolvimento sustentável, sendo, posteriormente, conceituada no evento ECO/92.

O referido relatório denominado também como Nosso Futuro Comum conceituou desenvolvimento sustentável como:

Aquele que atende às necessidades do presente sem comprometer a possibilidade de as gerações futuras atenderem as suas próprias necessidades. Ele contém dois conceitos chave: o conceito de necessidades, sobretudo as necessidades essenciais dos pobres do mundo, que devem receber a máxima prioridade; a noção das limitações que o estágio da tecnologia e da organização social impõe no meio ambiente, impedindo-o de atender as necessidades presentes e futuras⁶⁴.

Trata-se de uma nova forma de desenvolvimento econômico reconhecida pela Constituição capaz de suprir as necessidades da geração atual, sem, contudo, comprometer as futuras gerações. Segundo Luiz Dário dos Santos ao discorrer sobre este direito intergeracional, esclarece que:

As gerações futuras estão ligadas às garantias dos direitos fundamentais: os interesses dos que viverão no futuro precisam ser considerados. Assim constituída justiça distributiva entre as gerações fica prejudicada quando as futuras gerações unilateralmente ficam oneradas, sem que se comprove uma possibilidade de proveito para elas⁶⁵.

⁶³ CARVALHO, Carlos Gomes de. **Introdução ao direito ambiental**. São Paulo: Letras & Letras, 2000, p. 132.

⁶⁴ CAVALCANTE, Waldek Fachinelli. **Direito ambiental e poluição sonora**. Disponível em: <<http://jus.com.br/revista/texto/21408/direito-ambiental-e-poluicao-sonora/2#ixzz24tH8uO1z>> Acesso em: 5 ago. 2016.

⁶⁵ SANTOS, Luiz Dário dos. **A proteção jurídica material da qualidade sonora na cidade de São Paulo em face do direito ambiental brasileiro**. São Paulo: Baraúna, 2009, p. 51, *apud* DERANI, 1997, p. 257.

A ideia do desenvolvimento sustentável surge como uma maneira de casar a estreita relação entre o direito ao livre exercício da atividade econômica e a proteção do meio ambiente, de modo a assegurar a continuidade das sociedades e, sobretudo, a dignidade da pessoa humana (art. 1º, III da Constituição Federal de 1988).

Ora, como já foi visto nos tópicos anteriores, o princípio da dignidade humana representa fundamento basilar para a proteção do meio ambiente ecologicamente equilibrado e sadio para a qualidade de vida. Pode-se dizer que a noção de sustentabilidade faz referência a uma ética do cuidar, isto é, a necessidade precípua do ser humano em sempre buscar garantir a conservação e manutenção de sua espécie.

Essa terminologia aparece, portanto, como condição para assegurar qualidade de vida humana de hoje e o de amanhã por meio de um equilíbrio e ponderação entre os valores ambientais e antropocêntricos. Faz-se imperioso citar os escólios do autor José Afonso da Silva:

O que é importante é que se tenha a consciência de que o direito à vida, como matriz de todos os demais direitos fundamentais do Homem, é que há de orientar todas as formas de atuação no campo da tutela do meio ambiente. Cumpre compreender que ele é um fator preponderante, que há de estar acima de quaisquer outras considerações como as de desenvolvimento, como as de respeito ao direito de propriedade, como as da iniciativa privada. Também estes são garantidos no texto constitucional, mas, a toda evidência, não podem primar sobre o direito fundamental à vida, que está em jogo quando se discute a tutela da qualidade do meio ambiente. É que a tutela da qualidade do meio ambiente é instrumental no sentido de que, através dela, o que se protege é um valor maior: a qualidade da vida⁶⁶.

Atento a esses valores, Celso Antonio Pacheco Fiorillo⁶⁷ constatou que a defesa do meio ambiente passou a ser palavra de ordem, porquanto sua contínua degradação acarretará diminuição da capacidade econômica do País, não sendo possível à nossa geração e principalmente às futuras desfrutar uma vida com qualidade.

Não excluiu, porém, os direitos regulados pela atividade econômica, como se vê na previsão constitucional à livre iniciativa privada e valorização do trabalho

⁶⁶ SILVA, José Afonso da. **Direito ambiental constitucional**. 4ª ed. São Paulo: Malheiros, 2002, p. 70.

⁶⁷ FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. **Curso de direito ambiental brasileiro**. 13ª ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2012, p.94/95.

humano (art. 1º, IV, art. 3º, I e art. 170, *caput*). Busca-se, na verdade, o sincronismo entre ambos.

O autor Paulo Affonso Leme Machado acredita que:

[...] sustentável é aquilo que é suficiente para conseguir com que a economia cresça sem destruir os recursos e o ambiente dos quais o futuro depende, no intuito de manter o crescimento econômico de forma que os impactos sociais e ambientais permaneçam em equilíbrio⁶⁸.

Ora, “o meio ambiente e o desenvolvimento compõem um sistema complexo de causa e efeito”⁶⁹. Ou seja, se ambos forem utilizados de forma descomedida e indisciplinada poderá ocasionar a assolação um do outro.

À vista disso, o ordenamento pátrio prega formalmente o equilíbrio e harmonia de ambos os bens jurídicos, de modo que admitiu no art. 170, inciso VI da Constituição Federal de 1988 o conceito amplo de desenvolvimento sustentável, uma vez que inseriu como um dos princípios da atividade econômica a tutela ambiental.

Novamente, sendo essencial registrar que a adoção do princípio do desenvolvimento sustentável foi, inclusive, a saída encontrada pelo Supremo Tribunal Federal para o conflito dos direitos fundamentais à economia e ao meio ambiente. Analisemos a ementa *infra*.

E M E N T A: MEIO AMBIENTE - DIREITO À PRESERVAÇÃO DE SUA INTEGRIDADE (CF, ART. 225) - PRERROGATIVA QUALIFICADA POR SEU CARÁTER DE METAINDIVIDUALIDADE - DIREITO DE TERCEIRA GERAÇÃO (OU DE NOVÍSSIMA DIMENSÃO) QUE CONSAGRA O POSTULADO DA SOLIDARIEDADE - NECESSIDADE DE IMPEDIR QUE A TRANSGRESSÃO A ESSE DIREITO FAÇA IRROMPER, NO SEIO DA COLETIVIDADE, CONFLITOS INTERGERACIONAIS - ESPAÇOS TERRITORIAIS ESPECIALMENTE PROTEGIDOS (CF, ART. 225, § 1º, III) - ALTERAÇÃO E SUPRESSÃO DO REGIME JURÍDICO A ELES PERTINENTE - MEDIDAS SUJEITAS AO PRINCÍPIO CONSTITUCIONAL DA RESERVA DE LEI - SUPRESSÃO DE VEGETAÇÃO EM ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE - POSSIBILIDADE DE A ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA, CUMPRIDAS AS EXIGÊNCIAS LEGAIS, AUTORIZAR, LICENCIAR OU PERMITIR OBRAS E/OU ATIVIDADES NOS ESPAÇOS TERRITORIAIS PROTEGIDOS, DESDE QUE RESPEITADA, QUANTO A ESTES, A INTEGRIDADE DOS ATRIBUTOS JUSTIFICADORES DO REGIME DE PROTEÇÃO ESPECIAL - RELAÇÕES ENTRE ECONOMIA (CF, ART. 3º, II, C/C O ART. 170, VI) E ECOLOGIA (CF, ART. 225) - COLISÃO DE DIREITOS FUNDAMENTAIS -

⁶⁸ MACHADO, Paulo Affonso Leme. **Direito ambiental brasileiro**. 20ª ed. São Paulo: Malheiros Editores, 2012, p. 178.

⁶⁹ CARVALHO, Carlos Gomes de. **Introdução ao direito ambiental**. São Paulo: Letras & Letras, 2000, p. 131.

CRITÉRIOS DE SUPERAÇÃO DESSE ESTADO DE TENSÃO ENTRE VALORES CONSTITUCIONAIS RELEVANTES - OS DIREITOS BÁSICOS DA PESSOA HUMANA E AS SUCESSIVAS GERAÇÕES (FASES OU DIMENSÕES) DE DIREITOS (RTJ 164/158, 160-161) - A QUESTÃO DA PRECEDÊNCIA DO DIREITO À PRESERVAÇÃO DO MEIO AMBIENTE: UMA LIMITAÇÃO CONSTITUCIONAL EXPLÍCITA À ATIVIDADE ECONÔMICA (CF, ART. 170, VI) - DECISÃO NÃO REFERENDADA - CONSEQÜENTE INDEFERIMENTO DO PEDIDO DE MEDIDA CAUTELAR. A PRESERVAÇÃO DA INTEGRIDADE DO MEIO AMBIENTE: EXPRESSÃO CONSTITUCIONAL DE UM DIREITO FUNDAMENTAL QUE ASSISTE À GENERALIDADE DAS PESSOAS. A ATIVIDADE ECONÔMICA NÃO PODE SER EXERCIDA EM DESARMONIA COM OS PRINCÍPIOS DESTINADOS A TORNAR EFETIVA A PROTEÇÃO AO MEIO AMBIENTE. A QUESTÃO DO DESENVOLVIMENTO NACIONAL (CF, ART. 3º, II) E A NECESSIDADE DE PRESERVAÇÃO DA INTEGRIDADE DO MEIO AMBIENTE (CF, ART. 225): O PRINCÍPIO DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL COMO FATOR DE OBTENÇÃO DO JUSTO EQUILÍBRIO ENTRE AS EXIGÊNCIAS DA ECONOMIA E AS DA ECOLOGIA⁷⁰.

Por outro lado, este princípio, atualmente, vem recebendo algumas críticas, posto que entendido tão somente em sua concepção de crescimento sustentável unicamente sobre o viés econômico. Juarez Freitas⁷¹ defende a necessidade de “que se processe outro tipo de desenvolvimento, universalizável e gradativamente livre dos gargalos da insaciabilidade”. Contudo, afirma que o desenvolvimento sustentável não se encontra em oposição à sustentabilidade, mas deve ser superado.

O autor é enfático ao afirmar que tal concepção é arcaica e merece cair em descrédito, pois não se deve mais persistir no ritmo de crescimento descuidado e de ocupação irracional do solo, uma vez que pode tornar o planeta simplesmente inviável para a vida humana, ao menos com qualidade de vida⁷².

Avança-se, assim, rumo à consagração do princípio da sustentabilidade, em que o próprio autor Juarez Freitas define como:

A sustentabilidade não é, pois, princípio abstrato ou de observância adiável: vincula plenamente e se mostra inconciliável com o vicioso descumprimento da função sócio ambiental dos bens e serviços.

[...] princípio constitucional que determina, independentemente de regulamentação legal, com eficácia direta e imediata, a responsabilidade do Estado e da sociedade pela concretização solidária do desenvolvimento material e imaterial, socialmente inclusivo, durável e equânime,

⁷⁰ BRASIL. Supremo Tribunal Federal. ADI 3540 MC, Relator(a): Min. CELSO DE MELLO, Tribunal Pleno, julgado em 01/09/2005, DJ 03-02-2006 PP-00014 EMENT VOL-02219-03 PP-00528. Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/visualizarEmenta.asp?s1=000094348&base=baseAcordaos>>. Acesso em: 13 jul. 2016.

⁷¹ FREITAS, Juarez. **Sustentabilidade**: direito ao futuro. 1ª ed. Belo Horizonte: Fórum, 2011, p. 36.

⁷² FREITAS, Juarez. **Sustentabilidade**: direito ao futuro. 1ª ed. Belo Horizonte: Fórum, 2011, p. 44.

ambientalmente limpo, inovador, ético e eficiente, no intuito de assegurar, preferencialmente de modo preventivo e precavido, no presente e no futuro, o direito ao bem-estar físico, psíquico e espiritual, em consonância homeostática com o bem de todos.

Numa frase: a sustentabilidade, bem assimilada, consiste em assegurar, hoje, o bem-estar físico, psíquico e espiritual, sem inviabilizar o multidimensional bem-estar futuro⁷³.

Dessa forma, a sustentabilidade traz uma abrangência maior para satisfazer os anseios das gerações atuais e futuras, sendo caracterizado pelo referido autor como um direito pluridimensional vinculante, devendo, portanto, o desenvolvimento sustentável ser reconfigurado para alcançar aos fins supracitados.

Insta completar que o contato com o tema sustentabilidade passa a considerar o Direito Contemporâneo não apenas como um singelo instrumento de composição de conflitos intersubjetivos, mas sim como um expressivo e valioso instrumento de transformação social.

Inclusive, torna-se relevante mencionar que, atualmente, a sustentabilidade não é mais vista somente sobre o viés da proteção às áreas verdes, mas também afeta nos índices da mobilidade urbana, gestão local, economia, cultura, etc. Esta é a proposta desenvolvida pelo Programa Cidades Sustentáveis⁷⁴ que produziu critérios objetivos de aferição de sustentabilidade para as cidades brasileiras. No mesmo sentido, Nizan Guanaes afirma que:

Não se preserva mais o ambiente simplesmente isolando o ambiente. O isoladamente é cada vez mais impossível. Por isso, preservar é inovar (...) essa busca cada vez mais intensa pela sustentabilidade transforma os serviços, a indústria, a agropecuária, todos os setores da sociedade e da economia⁷⁵.

Entendemos, assim, que a sociedade passou a enxergar que o conceito de desenvolvimento sustentável não era suficiente para garantir uma vida digna e com qualidade. Com isso, surge a ideia da sustentabilidade como novo paradigma fundamental às leis da vida, pois faz referência a uma ética do cuidar, de se manter e conservar.

⁷³ FREITAS, Juarez. **Sustentabilidade**: direito ao futuro. 1ª ed. Belo Horizonte: Fórum, 2011, p. 39/41.

⁷⁴ Programa Cidades Sustentáveis. **O Programa**. Disponível em: <<http://www.cidadessustentaveis.org.br>>. Acesso em: 3 set. 2016.

⁷⁵ GUANAES, Nizan. **Rio + muita coisa**. A Tribuna, Vitória, 12 de junho de 2012.

4.2 ATIVIDADE PORTUÁRIA

O presente estudo tem como enfoque o segmento portuário que possui incontestável relevância para o crescimento econômico de um país e, conseqüentemente, para o desenvolvimento socioeconômico do seu entorno.

Tendo em vista que cerca de 90% do comércio exterior brasileiro ocorre por meio da via marítima, gera-se uma preocupação inevitável em estudar as diversas formas de otimização dos projetos portuários de modo a aprimorar a sua eficiência e competitividade, os quais levam a ganhos para toda a economia global.

Os portos são o coração da cadeia logística que alimenta a sociedade. É através destes que se viabilizam as trocas de mercadorias e passageiros, abrigo e reparo para as embarcações, distribuição de cargas, alimentos e suprimentos, além de serem fundamentais para o processo industrial, de geração de energia, de urbanização, entre inúmeros outros.

Assim sendo, os portos são hoje o principal modal logístico utilizado para o transporte de mercadorias no comércio internacional, sendo a porta de entrada e saída de um país. Segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ):

A movimentação total de carga em portos organizados e terminais privados no primeiro semestre de 2016 atingiu 491,1 milhões de toneladas. Isso representa aumento na ordem de 21%, quando comparado ao mesmo período em 2015. Esse resultado demonstra a excelente performance do setor portuário brasileiro, que mesmo diante de um PIB negativo, responde significativamente nos movimentos internos e do comércio exterior⁷⁶.

De acordo com o Sistema Portuário Nacional da Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP)⁷⁷, órgão criado pela Lei nº 11.518/2007, responsável pela formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e instalações portuárias marítimas, existem 37 portos públicos organizados no país. Nesta categoria, encontram-se os portos com administração exercida pela União, no caso das Companhias Docas, ou delegada a municípios, estados ou consórcios públicos.

⁷⁶ Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Panorama sobre o transporte aquaviário brasileiro 1º semestre de 2016**. Disponível em: < <http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/Dados-Estatisticos-1-semester-2016.pdf>>. Acesso em: 18 ago. 2016.

⁷⁷ MESQUITA, Patricia Laurentino. **Sistema Portuário Nacional**. Secretaria de Portos da Presidência da República, 2015. Disponível em: <http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/sistema-portuario-nacional>. Acesso em: 10 set. 2016.

Além disso, em análise pela SEP até julho de 2016, já são 180 instalações portuárias privadas autorizadas pelo Governo Federal⁷⁸, conhecidas como TUP's – terminais de uso privado.

Não obstante o Brasil seja classificado como a 9ª maior economia do mundo, o país ocupa a posição de 122º quando se trata de qualidade da infraestrutura portuária⁷⁹.

Isso mostra que os investimentos necessários no setor portuário para acompanhar a constante globalização e o crescimento socioeconômico das nações não foram realizados nos momentos adequados, motivo pelo qual originou os existentes entraves e gargalos logísticos.

Pode-se afirmar que o país destinou recursos insignificantes para a melhoria de sua infraestrutura em comparação com os países desenvolvidos. O potencial efetivo deste modal ainda não foi alcançado no Brasil. Cristiano Ceccato⁸⁰ entende que “é um mercado muito grande e praticamente virgem, se considerarmos a magnitude do potencial brasileiro, é o famoso gigante adormecido”.

Nessa linha interpretativa, o porto perde em eficiência e, por conseguinte, induz em aumento das tarifas de exportações e custos de transporte que, por sua vez, reduz a competitividade do país frente ao mercado internacional.

Muito embora os obstáculos vivenciados pelos portos brasileiros, o Brasil é vocacionado para o comércio, com mais de 7.000 quilômetros de extensão de costa, tendo o setor portuário apresentado um excelente desempenho ao longo dos anos e, ainda, aumentado à cota de participação do país no mercado internacional.

Entretanto, não se pode olvidar que, apesar da atividade portuária ser basilar para a economia, a legislação brasileira a considera como uma atividade de grande potencial lesivo para ao meio ambiente e um dos principais responsáveis pela transformação urbana das regiões de sua influência.

Incrivelmente, o que mais torna intrigante é a relação de necessidade da existência da atividade portuária como propulsor do crescimento de um país e os inerentes danos urbano-ambientais que em certo grau precisam ser relativamente

⁷⁸ MESQUITA, Patricia Laurentino. **Terminais de Uso Privado**. Secretaria de Portos da Presidência da República, 2016. Disponível em: < <http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/investimentos/terminais-de-uso-privado>>. Acesso em: 10 set. 2016.

⁷⁹ SCHWAB, Klaus. SALA-I-MARTÍN, Xavier. **The Global Competitiveness Report 2014-2015**. World Economic Forum, 2014, p. 135. Disponível em: < http://www3.weforum.org/docs/gcr/2015-2016/Global_Competitiveness_Report_2015-2016.pdf>. Acesso em: 5 set. 2016.

⁸⁰ CECATTO, Cristiano. **A importância do transporte marítimo no Brasil**. Disponível em: < http://www.ecivilnet.com/artigos/transporte_maritimo_importancia.htm>. Acesso em: 10 ago. 2016.

“aceitos” pelas pessoas, mas que, contudo, podem ser mitigados de forma a prevenir maiores efeitos à sadia qualidade de vida.

Como altamente poluente, órgãos internacionais e nacionais são responsáveis por normatizar, regular, controlar e fiscalizar o exercício da atividade portuária. Destaca-se que a compreensão dos impactos ambientais causados pela atividade portuária extrapola a mera área geográfica do porto e traz consequências também o meio ambiente das regiões de sua influência.

Isso significa que o Estado, objetivando garantir ao máximo a dignidade da pessoa humana através da preservação sustentável do meio ambiente, deverá editar normas que sancionam as condutas e efetivam o controle e fiscalização da atividade.

A contrario sensu, ocorrerá transgressão da norma quando desrespeitado os regulamentos previamente fixados e danos graves e até irreversíveis para o meio ambiente. Caberá, ainda, a aplicação da regra penal, em *ultimo ratio*, quando for verificado a real ou provável situação de incolumidade à vida humana ou à biota.

Isto posto, diante da nova roupagem do desenvolvimento sustentável, torna-se imperioso que as organizações, em conjunto com a sociedade civil organizada e as instituições públicas, tratem a matéria ambiental como uma das prioridades dentro das diretrizes estratégicas do seu negócio.

A questão da sustentabilidade, portanto, impõe mudanças na visão mercantil, em que o empreendimento não pode se estabelecer somente no uso irracional dos recursos naturais para obter cada vez mais lucro, mas deve proporcionar também que seus produtos e serviços atendam às necessidades da sociedade por uma qualidade de vida equilibrada, digna e saudável.

Trata-se, em verdade, da busca por práticas sustentáveis, é o que a doutrina denomina de responsabilidade social. A responsabilidade social compreende na participação das organizações na construção de riquezas que sejam combatíveis com bem-estar social.

O professor Paulo Sertek⁸¹ ensina que a responsabilidade social é uma “gestão consciente (...) que atende duas dimensões: interna, que se refere aos colaboradores e aos seus dependentes, e externa, que se refere aos outros envolvidos”. Ou seja, a visão da responsabilidade social suplanta o mero círculo dos

⁸¹ SERTEK, Paulo. **Responsabilidade social e competência interpessoal**. Curitiba: Ibpex, 2006, p. 42.

colaborares para atingir também a toda a sociedade (consumidores, poder público, clientes, etc.).

Assim, o crescimento econômico está umbilicalmente ligado também à ética empresarial nas relações com seus diversos atores sociais. Paulo Sertek⁸² entende que o inverso desse entendimento acarretaria em uma “sociedade sem alma”, na qual os resultados econômicos e financeiros prevaleçam sem mais sobre os bens da cultura e do espírito.

Diante desse contexto, os portos, sob a ótica da ética do cuidar introduzida na Constituição Federal de 1988, devem buscar minimizar as suas externalidades negativas, sem aguardar necessariamente a provocação pelas vias legais, políticas ou sociais.

Inclusive, essa inovação ética representa hoje um importante diferencial competitivo, o que refletirá na qualidade de vida do porto e das cidades adjacentes, como se verá no próximo capítulo ao abordar o exemplo e as práticas adotadas pela Autoridade Portuária do Porto de Roterdã.

Com toda a certeza, as atividades portuárias estão diretamente vinculadas às cidades instaladas ou desenvolvidas no seu entorno, pois delas decorrem toda a infraestrutura complementar e suplementar necessária para manter os padrões de bom funcionamento do porto.

O surgimento das instalações portuárias constantemente se mescla com o aparecimento das cidades. Conquanto, algumas cidades adquiram outras fontes de desenvolvimento, Carlos Tavares de Oliveira⁸³ entende que a grande maioria vive “quase que exclusivamente em função dos portos, do ininterrupto movimento de cargas, dos passageiros e dos desdobramentos econômicos portuários, sendo essas consideradas cidades-portos”.

O atual marco regulatório do setor portuário (Lei nº 12.815/2013), apelidada de “Nova Lei dos Portos”, estabelece instrumentos para harmonizar as políticas, planos e ações dos entes federativos no processo de implementação do desenvolvimento sustentável na atividade portuária e as áreas urbanas por ela abrigadas.

⁸² SERTEK, Paulo. **Responsabilidade social e competência interpessoal**. Curitiba: Ibpex, 2006, p. 46.

⁸³ OLIVEIRA, Carlos Tavares de. **Modernização dos Portos**. São Paulo: Lex Editora, 2006, p. 36.

Deste modo, ainda que os danos provocados pelos portos no meio ambiente urbano, social e natural acabam por conviver com o desenvolvimento fruto das atividades portuárias, muitas vezes primordial para manter o equilíbrio econômico das cidades, é imprescindível a conscientização socioambiental em busca de uma mudança severa do comportamento em prol dos valores morais, éticos e sustentáveis, que visam assegurar o desenvolvimento sem comprometer a sobrevivência intergeracional dos seres vivos.

4.2.1 Conceito e importância

Historicamente, com o descobrimento da costa brasileira, instalações portuárias rudimentares foram construídas para diversas finalidades, dentre elas, troca de especiarias, matéria-prima, tráfico de escravos e deslocamento de pessoas.

Foi a partir da Carta Régia, promulgada por D. João VI, em 1808, que a abertura dos portos ocorreu às nações amigas, intensificando as trocas comerciais e inserindo o Brasil no sistema de comércio nacional e internacional.

Cumprido salientar que a Carta Régia deu origem as primeiras concessões para exploração portuária no país, as quais, por décadas, foram coordenadas principalmente pelas Companhias Docas.

Tal marco histórico desencadeou futuramente na intensificação das trocas internacionais de mercadorias e produtos brasileiros, nos deslocamentos de longo curso e na substituição da infraestrutura portuária arcaica por estruturas rebuscadas que se transformaram hoje em enormes complexos portuários e terminais especializados.

Essa evolução dos portos não se esgotará, uma vez que o seu desempenho deve acompanhar com o acelerado crescimento político e econômico internacional e a contínua demanda por eficiência e competitividade. Quer dizer, a atividade portuária é fortemente dependente do comércio global e nacional, do qual depende da carga transportada pelos armadores.

Com a edição da Lei nº 8.630/1993, conhecida como a Lei de Modernização dos Portos, o governo aprovou que iniciativas privadas operassem terminais em portos organizados no Brasil, de modo que o governo passou a buscar maior apoio e investimento do setor privado por meio de concessões e arrendamentos.

Não obstante o termo concessão, a atividade portuária não era vista como um serviço público, pelo contrário, era conceituada como uma atividade privada submetida à supervisão do poder público, dada a sua importância estratégica.

Em 2001, foi criada a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) por meio da Lei nº 10.233/2001, autarquia responsável pela implementação das políticas formuladas pela Secretaria de Portos da Presidência da República, pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transportes e pelo Ministério dos Transportes.

Em linhas gerais, incumbe à ANTAQ regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária.

Recentemente, a Lei nº 8.630/1993 foi revogada, com a promulgação da Nova Lei de Portos (Lei nº 12.815/2013) que visou aumentar a competitividade do setor e promover o seu desenvolvimento sustentável.

O novo marco regulatório portuário traz algumas definições em seu artigo 2º pertinentes ao presente trabalho, *in verbis*:

Art. 2º para os fins desta Lei, consideram-se:

I - porto organizado: bem público construído e aparelhado para **atender a necessidades de navegação**, de movimentação de passageiros ou de **movimentação e armazenagem de mercadorias**, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária;

[...]

III - instalação portuária: **instalação localizada dentro ou fora da área do porto organizado** e utilizada em movimentação de passageiros, em **movimentação ou armazenagem de mercadorias**, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário;

IV - terminal de uso privado: instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado (*grifo nosso*);

A partir do conceito legal, vislumbra-se que se deve entender os portos sob três aspectos diferentes: a) estrutura física, onde abriga os terminais, indústrias, instalações marítimas, clientes, usuários e prestadores de serviços; b) modal logístico, onde centraliza o transporte e distribuição de cargas; e c) agente econômico, onde se concentra as operações e fluxos econômicos de importação, exportação e transbordo de cargas.

Sem dúvida, à primeira vista, os portos são vistos por seu esqueleto físico, como afirma o autor Alberto Ruibal Handabaka, *in verbis*:

[...] o porto antes de tudo é um terminal de cargas. Considerado como instalação física das estações de transbordo e desempenha as funções de manuseio de carga, interface entre modos de transporte e consolidação de carga⁸⁴.

Collyer W.O.⁸⁵ acrescenta que porto é “entrepósito dinâmico de mercadorias, em que se realizam atividades aduaneiras, alfandegárias, comerciais, sanitárias, tributárias, imigratórias, etc.”.

Nada obstante, os portos vão além, influenciam a logística de transporte e conduzem a economia da nação. Registra-se que tal entendimento se coaduna com a dos autores Cullinane e Talley ao elucidarem que:

Um porto é um nódulo na rede de transporte – um sistema espacial de nódulos e conexões sobre as quais o movimento de cargas e passageiros ocorrem. Um porto é também uma unidade econômica que provê um serviço de transferência em oposição a uma atividade produtiva física. (...) Em um ambiente competitivo, portos não só competem em termos de localização e eficiência operacional, mas também em termos de conectividade às cadeias de suprimento dos embarcadores⁸⁶.

Em outras palavras, os portos não podem ser analisados de forma isolada, eles são os responsáveis pela união entre os vários modais logísticos.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários reforça essa opinião, dizendo que:

O porto atua como elo entre os modais ou estruturas de transporte, integrando aeroportos, terminais ferroviários, Estações Aduaneiras de Interior - EADI, retroáreas portuárias e outros elementos dessa rede. Constitui-se, assim, em plataformas logísticas pertencentes a uma cadeia de fluxos de carga, que necessitam atuar com eficiência e com baixos custos para o bom desempenho de suas funções sócio-econômicas. A economicidade dessas plataformas consiste em atender mais carga com pouco espaço físico e em curto tempo⁸⁷.

Continua a ANTAQ, informando que

⁸⁴ HANDABAKA, Alberto Ruibal. **Gestão logística da distribuição física internacional**. São Paulo: Maltese Editora, 1994.

⁸⁵ COLLYER, W. O. **Lei dos Portos: o Conselho de Autoridade Portuária e a Busca da Eficiência**. 1ª ed. São Paulo: Lex Editora, 2008.

⁸⁶ CULLINANE, Kevin. TALLEY, Wayne. **Port economics**. Amsterdam: Elsevier, 2006, p. 1.

⁸⁷ Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **A riqueza que transita pelos portos**. Disponível em: < http://www.antaq.gov.br/Portal/MeioAmbiente_A%20riqueza_que_transita_pelos_portos.asp>. Acesso em: 14 set. 2016.

[...] os portos são pontos de sustentação da navegação de cabotagem, que é realizada ao longo da costa brasileira e proporciona o deslocamento de mercadorias por todo o território nacional com um custo social menor que aquele realizado por rodovias ou ferrovias. Na cabotagem, é destaque também o grupo de combustíveis, óleos minerais e produtos. Além do trânsito de cargas, cresce substancialmente o turismo por cruzeiro marítimo com a passagem pelo país dos principais navios de passageiro em circulação. O turismo sempre foi e ainda é uma fonte de renda nacional⁸⁸.

À vista disso, os portos compõem a cadeia logística do país, cujo papel, ao longo dos anos, adquiriu notável posição estratégica para economia e, igualmente, para o desenvolvimento nacional, regional e local.

Nesse íterim, faz mister elencar quais seriam esses condutores do desenvolvimento socioeconômico em cada âmbito federativo. Senão vejamos:

No âmbito nacional

- Fomento da indústria de transformação, do agro-negócio e o abastecimento energético (combustível);
- Aprimoramento da logística de transporte de cargas;
- Consolidação de eixos de transportes;
- Aumento do fluxo de divisas internacionais; e
- Fixação das indústrias próximas aos centros de escoamento da produção.

No âmbito regional

- Criação ou sustentação de atividades produtivas dos diversos setores da economia;
- Geração de arrecadação tributária; e
- Fomento à indústria de transporte de carga prestação de serviços correlatos.

No ambiental local

- Formação e sustentação de um parque industrial e de prestação de serviços à carga e à embarcação;
- Geração de postos de trabalho diretos e indiretos vinculados à atividade portuária;
- Ocupação territorial;
- Surgimento de setores econômicos vinculados, como turismo, lazer, cultura e comércio e
- Estabelecimento de projetos de compensação ambiental e de recuperação de áreas degradadas⁸⁹.

Sendo assim, não restam dúvidas quanto à importância dos portos para o crescimento econômico. Porém, como será visto no desdobramento do presente estudo, os portos são também estruturantes para o desenvolvimento regional e local,

⁸⁸ Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **A riqueza que transita pelos portos**. Disponível em: < http://www.antaq.gov.br/Portal/MeioAmbiente_A%20riqueza_que_transita_pelos_portos.asp>. Acesso em: 14 set. 2016.

⁸⁹ Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **A riqueza que transita pelos portos**. Disponível em: < http://www.antaq.gov.br/Portal/MeioAmbiente_A%20riqueza_que_transita_pelos_portos.asp>. Acesso em: 14 set. 2016.

pois atraem naturalmente a instalação de novas indústrias e comércios ao seu redor, a expansão urbana através da vinda de pessoas em busca de empregos, estimulando, por conseguinte, o desenvolvimento das cidades de sua influência.

Para alcançar o propósito de fio condutor da economia, são necessários investimentos na infraestrutura portuária e na superestrutura de suas instalações.

Em síntese, as autoridades portuárias precisam assegurar que os seus portos tenham, no mínimo, profundidade adequada para receber navios, áreas abrigadas contra condições climáticas adversas, acessos terrestres (ex.: ferroviário e rodoviário), acessos marítimos (ex.: canal de navegação, canal de acesso, bacia de evolução para as manobras das embarcações), cais e píeres apropriados e áreas para armazéns, pátios e estacionamentos.

Frisa-se ainda que, em conformidade com a legislação brasileira, os portos precisam reservar áreas suficientes e adequadas para a instalação dos órgãos reguladores e fiscalizadores dos serviços e produtos transitados no porto, tais como a Agência Nacional de Vigilância Sanitária, Vigilância Agropecuária, Receita Federal, etc.

Clarissa Furtado retrata que a indefinição do Poder Público inibe os investimentos nas melhorias e expansões dos portos e prejudica as exportações, exemplificando que:

A maioria dos portos sofre com a falta de calado - ou seja, de profundidade de águas. Ao longo do tempo, a movimentação dos navios acumula lama no fundo do mar e, com isso, em alguns portos os navios são obrigados a esperar a maré cheia para entrar no cais, ou devem carregar menos peso, ocupando apenas parte da sua capacidade de carga. (...) Em alguns portos a última dragagem foi feita há dez anos, por falta de dinheiro, lentidão no processo de licitação ou dificuldades na liberação das licenças ambientais⁹⁰.

Neste caso, ressalta-se que o mundo vive hoje uma nova tendência global de aumento progressivo dos navios porta-contêineres que atuam no transporte marítimo mundial.

⁹⁰ FURTADO, Clarissa. **Infraestrutura: - o nó dos portos brasileiros**. Edição 8 – 1/3/2005, Ano 2, 2005. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=872:catid=28&Itemid=23>. Acesso em: 12 set. 2016.

Essa tendência ocorre à medida que aumentam a containerização dos produtos e a preferência dos armadores por navios maiores, buscando padronização, maior giro e otimização do custo de operação de frota de navios.

A recente análise da consultora Drewry Maritime⁹¹ mostra que essa tendência vem causando forte pressão nos portos, pois a atual infraestrutura portuária não atende os requisitos para lidar com o crescente aumento do tamanho dos navios. Na costa leste da América do Sul, o tamanho médio dos navios que escalam os portos aumentou 140% desde 2006.

O consultor sênior da Drewry Maritime⁹² explicou que “um dos impactos imediatos sobre os operadores de terminais é que o maior investimento é necessário para manter-se atraente”.

Com tal característica, os portos em geral enfrentam um desafio para acomodar os navios mais modernos, que possuem dimensões maiores no comprimento e calado, existindo, assim, clara urgência de se realizar dragagens mais regulares no intuito de manter a infraestrutura náutica própria para os novos rumos.

Infere-se, ainda, o quebra-cabeça que as autoridades portuárias vivenciam decorrente dos processos burocráticos legais, contratuais e de financiamento.

Somados a estes problemas, a ineficiência das operações portuárias gera grandes despesas aos exportadores e importadores pelo tempo de espera dos navios para atracar nos terminais e, ainda, muitas vezes, as embarcações são obrigadas a se deslocarem para portos vizinhos, adicionando mais uma vez um custo extra. Clarissa Furtado ilustra essa desvantagem expondo que:

[...] esses entraves levam a demoras nos portos e ao pagamento de altos valores em multas pelo tempo em que o navio fica parado. Levantamento feito em maio de 2004 pela multinacional de soja Bunge, de origem holandesa, previa que as empresas brasileiras pagariam cerca de 1,2 bilhão de dólares em multas aos donos dos navios. Segundo o estudo, o Brasil registra a média de 22 dias por ano de estadia adicional de navios nos

⁹¹ Associação Latino-Americana de Portos e Terminais. **Como o crescimento dos navios impacta custos crescentes de Produtividade:** Drewry. 2015. Disponível em: < <http://latinports.org/pt-br/como-o-crescimento-dos-navios-impacta-custos-crescentes-de-productividade-drewry/>>. Acesso em: 14 set. 2016.

⁹² Associação Latino-Americana de Portos e Terminais. **Navios maiores exercem pressão sobre a indústria de contêiner.** 2014. Disponível em: < <http://latinports.org/pt-br/navios-maiores-exercem-pressao-sobre-a-industria-de-container/>>. Acesso em: 14 set. 2016.

portos no período da safra. Na entressafra, esse tempo cai para cerca de dez dias. Cada dia parado custou, em 2004, 50 mil dólares por navio⁹³.

Outrossim, agrava a situação de competitividade, quando se analisa o estado das conexões intermodais dos portos brasileiros, ou seja, os atuais investimentos realizados em infraestrutura rodoviária, ferroviária e dutoviária do Brasil também não condizem com o veloz crescimento econômico e portuário.

A boa interligação a diferentes modais de transporte é um diferencial competitivo, pois torna possível oferecer aos clientes finais uma alternativa logística com custo total menor do que em outros portos concorrentes, que eventualmente tenham acessos mais indefinidos para o mercado.

Importante esclarecer que o presente estudo não se objetivou a exaurir todos os tipos conhecidos de entraves logísticos portuários. Destarte, não há que se falar em qualquer tentativa de desprestigiar as demais categorias não relacionadas ao objeto da pesquisa.

Dessa forma, considerando que os países do mundo não são autossustentáveis, mesmo diante de tantas dificuldades, as exportações e importações em nenhum momento pararam de crescer.

Isso ratifica o entendimento de que os portos são vitais para o crescimento econômico e relações internacionais. Portanto, é fundamental que os recursos públicos e privados sejam voltados para a melhoria e modernização dos portos e seus acessos.

Desta sorte, é importante que os envolvidos reúnem esforços para dar sustentabilidade ao desenvolvimento econômico brasileiro, por meio da melhora dos elementos geradores de eficiência e competitividade de um porto, de forma a alcançar níveis já praticados por complexos portuários da Europa e da Ásia.

Carlos Tavares de Oliveira⁹⁴ afirma que a campanha pela modernização dos portos cresce entre os empresários, trabalhadores, políticos, técnicos e autoridades, passando a ser tema básico para qualquer programa de revitalização da economia brasileira.

⁹³ FURTADO, Clarissa. **Infraestrutura: - o nó dos portos brasileiros**. Edição 8 – 1/3/2005, Ano 2, 2005. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=872:catid=28&Itemid=23>. Acesso em: 12 set. 2016.

⁹⁴ OLIVEIRA, Carlos Tavares de. **Modernização dos Portos**. São Paulo: Lex Editora, 2007, p. 17.

Tal como abordado aqui, os portos, incluindo não somente a sua infraestrutura de acessos, mas também a infraestrutura das cidades em seu entorno que dão suporte as suas atividades, possuem estreita correlação com o poder público.

Nesse contexto, a implementação de melhorias e avanços na infraestrutura, para atender a competitividade necessária do país à luz do desenvolvimento sustentável, está intimamente sujeita a políticas públicas. Porém, Carlos Tavares de Oliveira levanta um importante ressalva em que:

O problema dos portos brasileiros é de simples equação, em face das irretorquíveis condições exigidas para a sua necessária modernização. O governo não dispõe dos vultosos recursos para o indispensável reequipamento (...). A notória exigência de elevados investimentos para ampliação e aquisição dos novos e dispendiosos equipamentos foi, sem dúvida, a causa principal da rápida privatização dos maiores portos mundiais⁹⁵.

Ou seja, um porto necessita de capital intensivo de curto e longo prazo para implementar a sua estratégia de crescimento. Isso traz reflexos também na obtenção dos recursos para financiar esses investimentos. A depender do cenário político e econômico e do nível de concorrência do mercado, a obtenção desses recursos pode se tornar inviável.

Como visto, portos são os pulmões que movem a economia e o comércio exterior de um país, bem como alavancam o desenvolvimento urbano em suas adjacências. Por isso, merecem a devida atenção dos atores sociais no planejamento e controle dos impactos advindos das suas atividades.

4.2.2 Impactos e consequências

Conforme elucidado, os portos são grandes motores do progresso, a sua não implantação provocaria em privações de oportunidades sociais e econômicas para o país e as cidades de sua influência.

O capítulo anterior abordou vários reflexos positivos oriundos da atividade portuária, tais como, mas não somente, o dinamismo e crescimento econômico, as relações internacionais, o desenvolvimento urbano regional e local, decorrente da

⁹⁵ OLIVEIRA, Carlos Tavares de. **Modernização dos Portos**. São Paulo: Lex Editora, 2007, p. 28.

atração de população, da geração de empregos, dos novos comércios, do turismo e da arrecadação de tributos.

Não obstante todo o seu valor, muitos portos brasileiros se comportam aquém quando se fala em meio ambiente. A atividade portuária também implica em efeitos negativos no meio ambiente em que está inserida, podendo ocasionar danos incalculáveis e até mesmo irreversíveis.

Neste ponto, a análise dos danos ambientais causados pelo segmento portuário torna-se crítica, pois os impactos são peculiares e extrapolam a área geográfica do porto e alcançam regiões, na maioria das vezes, localizadas em sua proximidade.

As repercussões advindas da atividade portuária ocorrem desde sua fase de planejamento, implantação e com mais intensidade a partir de suas operações, razão pela qual é fundamental a participação do Poder Público e da sociedade durante o período de planejamento do projeto portuário para antecipadamente levantarem os riscos e posteriormente prevenirem os danos.

É cediço que o tipo de carga a ser movimentado no terminal portuário determina o tipo de porto que irá ser desenvolvido naquele local. Ocorre que, muito embora ao longo dos anos tenham sido desenvolvidos portos para a importação e exportação de uma única carga de uma determinada empresa, atualmente, o desenvolvimento e construção de complexos portuários multipropósitos é uma via de mão única.

Trata-se de portos que servem empresas pertencentes a diversas áreas de negócios, como por exemplo, do setor de óleo e gás, contêiner, carga geral e agronegócio. Para esse fim, tais complexos requerem o uso de grandes espaços urbanos e costeiros, o que dá imaginar o tamanho dos seus impactos.

Em contrapartida, esse modelo portuário proporciona um menor impacto ambiental na zona costeira, pois agrega em um mesmo local vários terminais especializados, os quais poderiam, quiçá, se instalarem de forma individualizada na costa.

Com efeito, as áreas as quais os portos se instalam sofrem um processo de total descaracterização. Atravessam procedimentos de supressão vegetação, terraplanagem, dragagem, desapropriações, dentre outros.

Reconhecida como potencialmente poluidora pela legislação, órgãos que atuam nas esferas nacional e internacional regulam e controlam a atividade portuária visando diminuir os danos ambientais causados por ela.

A Resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente nº 001/1986 conceitua impacto ambiental como:

Artigo 1º - Para efeito desta Resolução, considera-se impacto ambiental qualquer alteração das propriedades físicas, químicas e biológicas do meio ambiente, causada por qualquer forma de matéria ou energia resultante das atividades humanas que, direta ou indiretamente, afetam:

I - a saúde, a segurança e o bem-estar da população;

II - as atividades sociais e econômicas;

III - a biota;

IV - as condições estéticas e sanitárias do meio ambiente;

V - a qualidade dos recursos ambientais

Maria Elisabeth Kraemer aponta que:

O que caracteriza o impacto ambiental, não é qualquer alteração nas propriedades do ambiente, mas as alterações que provoquem o desequilíbrio das relações constitutivas do ambiente, tais como as alterações que excedam a capacidade de absorção do ambiente considerado⁹⁶.

Em suma, os impactos ambientais afetam a estabilidade preexistente dos ciclos ecológicos, fragilizando-a ou fortalecendo-a.

Os portos, como um elemento artificial fruto da ação humana construído no meio ambiente natural, indiscutivelmente, provocam consequências para a saúde humana, as atividades socioeconômicas, a biota e a qualidade dos recursos naturais.

Vale registrar que é impossível um porto existir sem nenhuma interferência para o meio ambiente. A Agência Nacional de Transportes Aquaviários⁹⁷ exemplifica em seu site eletrônico alguns dos principais impactos causados.

Pela implantação dos portos: Alteração da linha de costa, alteração do padrão hidrológico e da dinâmica sedimentar, destruição ou alteração de áreas naturais costeiras (habitats, ecossistemas), supressão de vegetação,

⁹⁶ KRAEMER, Maria Elisabeth Pereira. **Gestão ambiental:** um enfoque no desenvolvimento sustentável. Itajaí: Univali, 2004.

⁹⁷ Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Os impactos ambientais.** Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/Portal/MeioAmbiente_Os_impactos_ambientais.asp>. Acesso em: 16 set. 2016.

modificação no regime e alteração no fundo dos corpos d'água, agressão a ecossistemas, poluição da água, do solo, do subsolo e do ar.

Pela operação portuária: Alteração da qualidade da água, poluição do ar por emissão de gases e partículas sólidas, perturbações diversas por trânsito de veículos pesados em ambientes urbanos, geração de odores e ruídos, alteração da paisagem, modificação das linhas de costa, geração de ruídos em ambientes urbanos, distúrbios na fauna e flora, interação com outras atividades (pesca, turismo, aquicultura, recreação), atração de vetores de doenças (ratos, pombos), introdução de espécies exóticas, entre outros. *(grifo nosso)*

As atividades relacionadas à operação portuária, logística e de armazenagem de carga estão sujeitas, dentre outros, a riscos de catástrofes, falhas mecânicas, derramamento de combustível de navios e outros acidentes ambientais, perdas e danos às cargas, interrupção do negócio devido a questões políticas, greves, condições climáticas severas, acidentes no porto e adjacências, incêndios ou explosões, problemas com tecnologia ou sistema de comunicação, interrupção no fornecimento de energia e desastres naturais.

Inclusive, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários chama atenção que:

Os maiores impactos ambientais decorrem das operações portuárias realizadas inadequadamente, como, por exemplo, pelo resíduo da carga que se perde na operação. Assim, a operação portuária deve se cercar de boas práticas ambientais, estabelecendo procedimentos que minimizem ou eliminem os impactos dela decorrentes. (...) **As boas práticas ambientais são aquelas em que há a valorização dos ambientes em que se inserem as atividades portuárias, demonstrando o compromisso com as questões ambientais**⁹⁸. *(grifo nosso)*

Insta ressaltar que para o meio socioeconômico das cidades a atividade portuária gera expectativa na possibilidade de contratação, serviços e construção civil, geração de empregos, oportunidade para pequenos e médios negócios ao redor, processo de especulação imobiliária, interferência nas atividades turísticas, incômodos à população por poeira e ruídos, maior movimentação de veículos e tráfego de caminhões, com maiores riscos de acidente. Além disso, trazem conflitos com a atividade pesqueira local, alteram a paisagem natural e do patrimônio arqueológico, em geral, modificam todo o perfil econômico e espacial da região.

⁹⁸ Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Os impactos ambientais**. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/Portal/MeioAmbiente_Os_impactos_ambientais.asp>. Acesso em: 16 set. 2016.

O cerne da questão é que todos, como titulares dos direitos coletivos, independente se suportam ou não o impacto gerado pelo porto, têm o direito fundamental a um meio ambiente ecologicamente equilibrado intrínseco ao direito fundamental à sadia qualidade de vida humana.

Registra-se que a atitude da população ao aceitar tacitamente os danos prejudiciais não condiz em ter uma vida saudável. Os danos causados pela atividade portuária ocorrem mesmo diante da condescendência dos afetados.

Portanto, torna-se imprescindível o uso de instrumentos que combatam e minimizam os danos ambientais. Por esse ângulo, a Política Nacional do Meio Ambiente (Lei nº 6.938/1981) instituiu em seu art. 9º como um dos seus instrumentos.

Art 9º - São instrumentos da Política Nacional do Meio Ambiente:

[...]

II - o zoneamento ambiental;

III - a avaliação de impactos ambientais;

IV - o licenciamento e a revisão de atividades efetiva ou potencialmente poluidoras;

V - os incentivos à produção e instalação de equipamentos e a criação ou absorção de tecnologia, voltados para a melhoria da qualidade ambiental;

Quando se fala, inicialmente, do inciso II supracitado, o professor José Afonso Silva⁹⁹ ensina que:

O zoneamento é instrumento jurídico de ordenação do uso e ocupação do solo. Em um primeiro sentido o zoneamento consiste na repartição do território municipal à vista da destinação da terra e do uso do solo, definindo, no primeiro caso, a qualificação do solo em urbano, de expansão urbana, urbanizável e rural; e no segundo dividindo o território do Município em zonas de uso. Foi sempre considerado, nesta segunda acepção, como um dos principais instrumentos do planejamento urbanístico municipal, configurando um Plano Urbanístico Especial. Foi neste último sentido, mais tipicamente de Zoneamento Urbano, que o definimos, de outra feita, como um procedimento urbanístico destinado a fixar os usos adequados para as diversas áreas do solo municipal.

De igual modo, o Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001) em seu art. 4º, inciso III, alínea “c” estipula como instrumento de sua política o zoneamento ambiental e aqui vale ressaltar também o plano diretor que auxilia a organizar adequadamente o uso e ocupação do território.

⁹⁹ SILVA, José Afonso da. **Curso de direito constitucional positivo**. São Paulo: Malheiros, 2002, p. 257.

Cumprir destacar ainda que a própria Lei nº 12.815/2013 em seu artigo 17, § 2º prevê que a autoridade portuária deverá submeter à aprovação da Secretaria de Portos da Presidência da República o respectivo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto (PDZ).

Este plano é de extrema relevância para estabelecer as diretrizes de funcionamento do porto, assim definido pela Portaria da SEP nº 03/2014.

Art. 1º - São instrumentos de planejamento do setor portuário nacional, de caráter contínuo:

[...]

III - O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ - instrumento de planejamento operacional da Administração Portuária, que compatibiliza as políticas de desenvolvimento urbano dos municípios, do estado e da região onde se localiza o porto, visando, no horizonte temporal, o estabelecimento de ações e de metas para a expansão racional e a otimização do uso de áreas e instalações do porto, com aderência ao Plano Nacional de Logística Portuária - PNLP e respectivo Plano Mestre.

Sob esta ótica, a Lei nº 7.661/1988 também institui como parte integrante da Política Nacional do Meio Ambiente e da Política Nacional dos Recursos do mar, o Plano Nacional da Zona Costeira, em que Antonio Moraes discorre que:

[...] o PNZC busca planejar e acompanhar o processo de ocupação da zona costeira, disciplinando os usos do solo com a definição das áreas de preservação, mas também com a indicação de áreas de exploração planejada (sustentável) dos recursos litorâneos¹⁰⁰.

O autor Paulo Affonso Leme Machado¹⁰¹ conclui que “um planejamento mal-estruturado, malfundamentado, poderá ensejar um zoneamento incorreto e inadequado”. Para uma atividade portuária, a situação pode se agravar ainda mais, dada a dimensão dos seus impactos para o território.

Dessa forma, o município em que o porto está inserido deve se preparar para a chegada de um novo porto ou de sua expansão. Sendo de suma importância o prévio ordenamento da ocupação do solo do município com a devida inclusão da atividade industrial portuária.

Sob outra perspectiva, o art. 2º da Resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente nº 237/1997 define que:

¹⁰⁰ MORAES, Anotnio Carlos Robert. **Contribuições para a gestão da zona costeira do Brasil – Elementos para uma geografia do litoral brasileiro**. São Paulo: Hucitec, Edusp, 1999, p. 116.

¹⁰¹ MACHADO, Paulo Affonso Leme. **Direito Ambiental Brasileiro**. 23ª ed. São Paulo: Malheiros, 2015, p. 233.

Art. 2º - A localização, construção, instalação, ampliação, modificação e operação de empreendimentos e atividades utilizadoras de recursos ambientais consideradas efetiva ou potencialmente poluidoras, bem como os empreendimentos capazes, sob qualquer forma, de causar degradação ambiental, dependerão de prévio licenciamento do órgão ambiental competente, sem prejuízo de outras licenças legalmente exigíveis.

Irrefutável, pois, que a atividade portuária está sujeita ao processo de licenciamento ambiental perante aos órgãos ambientais competentes. A eventual construção, instalação, ampliação e funcionamento de atividades portuárias sem as devidas licenças ambientais exigidas pela legislação vigente pode ensejar a responsabilização da autoridade portuária e demais partícipes nas esferas civil, criminal e administrativa, além da obrigação de reparar e compensar a degradação causada ao meio ambiente e a terceiros atingidos.

Na esfera civil, os danos ambientais implicam responsabilidade objetiva e solidária. Isto significa que a obrigação de reparar a degradação causada poderá afetar a todos direta ou indiretamente envolvidos, independentemente de comprovação de culpa dos agentes.

Tais situações podem resultar em perdas de receitas e aumento de custos para os portos, principalmente, na ocorrência de desastres naturais e acidentes de grandes proporções, que podem afetar adversa e materialmente a capacidade da operação e, com isso, gerar efeito desfavorável relevante nos resultados do porto.

Este fator de riscos catastróficos é bastante relevante para o caso do Brasil, uma vez que os desastres ambientais, cada vez mais constantes no país, apresentam relação direta com a ocupação irregular do solo.

Muito embora o Brasil esteja cercado de uma excelente legislação ambiental, Icaro Cunha opina que:

A política ambiental brasileira dá um tratamento técnico e normativo aos seus diversos temas, faltando-lhe ainda a incorporação de um repertório satisfatório para resolução de conflitos de forma negociada¹⁰².

¹⁰² CUNHA, Icaro A. da. **Fronteiras de gestão: os conflitos ambientais das atividades portuárias**. Rio de Janeiro: RAP, 2006. Disponível em: < <http://www.scielo.br/pdf/rap/v40n6/05.pdf>>. Acesso em: 10 set. 2016.

Dessa forma, toda a atividade portuária deve se cercar de boas práticas ambientais e respeitar os limites estabelecidos em lei para os padrões da qualidade ambiental.

A avaliação de impacto ambiental e o prévio licenciamento ambiental da atividade portuária são fundamentais para diagnosticar os possíveis riscos e impactos, positivos e negativos, e delimitar os planos, programas e ações necessárias para reduzir os danos e, conseqüentemente, viabilizar a implantação do porto.

Além disso, ao mesmo tempo que as finalidades compreendidas no comércio exterior demandam urgência para melhoria nas infraestruturas portuárias, os projetos se esbarram na falta de regularidade ambiental que, por muitas vezes, advém de desconhecimento.

À medida que o processo de globalização e os investimentos portuários avançam, certo que os órgãos ambientais e técnicos regulatórios devem se qualificar constantemente para acompanhar esse progresso e as novas tecnologias.

Inclusive, os instrumentos legais aludidos deste trabalho se coadunam com os preceitos do princípio da prevenção e da precaução, normas basilares do Direito Ambiental.

Paulo Affonso Leme Machado cita, ainda, que:

A aplicação do princípio da precaução relaciona-se intensamente com a avaliação prévia das atividades humanas. O 'Estudo de Impacto Ambiental' insere na sua metodologia a prevenção e a precaução da degradação ambiental. Diagnosticado o risco, pondera-se sobre os meios de evitar os prejuízos. Aí entra o exame da oportunidade do emprego dos meios de prevenção¹⁰³.

Na mesma linha interpretativa, Marcos Porto e Sérgio Teixeira¹⁰⁴ entendem que os riscos precisam ser conhecidos, internalizados e minimizados a partir de ações preventivas.

¹⁰³ MACHADO, Paulo Affonso Leme. **Direito Ambiental Brasileiro**. São Paulo: Malheiros, 2003, p. 70.

¹⁰⁴ PORTO, Marcos Maia. TEIXEIRA, Sérgio Grein. **Portos e Meio Ambiente**. São Paulo: Aduaneiras, 2013.

A internalização dos custos ambientais é elemento essencial das estratégias de alcance de desenvolvimento sustentável e de provisão de integração efetiva dos objetivos ambientais, sociais e econômicos.

Notavelmente, Jay Hair¹⁰⁵ reconhece que o crescimento econômico, a expansão do comércio exterior e a proteção do meio ambiente são metas que só podem ser alcançadas em conjunto.

Ademais, a realidade das cidades portuárias serem atreladas aos diversos impactos causados pelos portos não abstrai o direito ao bem-estar social. Isto é, ainda que os danos socioambientais sejam características inerentes a atividade portuária, o Porto Público e a sociedade não podem tratar essas condutas com despreço.

Ao viver em coletividade, principalmente, no ambiente urbano-portuário, pressupõe que haja o equilíbrio entre o interesse da atividade econômica e o direito ao meio ambiente digno e saudável.

Logo, a relação porto e meio ambiente é imensamente labiríntico, mas que, o efetivo controle dos riscos e danos ambientais, através da parceria entre o empreendedor, o Poder Público e a sociedade em geral, por si só, é capaz de garantir maior proteção à dignidade da pessoa humana e, por conseguinte, à sadia qualidade de vida.

E hoje, já existem referências portuárias com boas práticas sustentáveis que mostram ser possível a coexistência harmônica entre porto, cidade e meio ambiente. É este o desafio que se propõe nos próximos capítulos.

4.2.3 Relação porto x cidade

Diante do cenário já exposto no presente trabalho, torna-se perceptível a importância dos portos e das cidades portuárias como vetores do desenvolvimento econômico e das transformações urbanas.

Com o surgimento das atividades portuárias nas regiões litorâneas, as localidades ao seu redor foram igualmente tomando corpo, muitas vezes o nascimento de ambas praticamente se confunde no tempo.

¹⁰⁵ HAIR, Jay D. **Mudando o Rumo**. Rio de Janeiro: FGC, 1992.

Iniciou-se a construção de habitações para os trabalhadores e operadores portuários, bem como para os prestadores de serviços. E, com eles, atraem pequenos e médios comerciantes, tais como padarias, supermercados, centros empresarias, farmácias e hotéis.

Erguem-se, então, os primeiros centros urbanos nas áreas de influência do porto, sendo este a matriz de todo o desenvolvimento regional.

Antonio Moras afirma que:

Todos os fluxos de colonização do Novo Mundo partiram de centros de difusão assentados na costa, que articulavam a hinterlândia explorada com as rotas oceânicas que alavancavam tal exploração. Esse padrão recorrente de formação territorial é denominado de *bacia de drenagem*, pois reproduz em desenho na estruturação da rede de circulação no qual todos os caminhos demandam um eixo principal, e este finaliza seu percurso num porto marítimo¹⁰⁶.

De tal sorte, os portos sempre tiveram uma relação estreita e dinâmica com as suas cidades, haja vista que o porto necessariamente precisa da infraestrutura que as cidades oferecem, seja através do seu apoio logístico, do fornecimento de matérias-primas e suprimentos, ou seja através dos recursos humanos.

Ao mesmo tempo, as cidades portuárias também são intimamente ligadas ao crescimento surtido dos portos, tendo em vista as diversas oportunidades que os mesmos propiciam e atraem para a região.

Várias são, portanto, as consequências do impacto portuário nas cidades. Cita, por exemplo, o estímulo de instalação de outras empresas relacionadas do ramo, envolvidas com as cargas exportadas e importadas, com os serviços necessários para manutenção das embarcações dos armadores, locação de equipamentos, o desenvolvimento das acessibilidades, instalação de loteamentos, entre outros.

Outrossim, a busca por empregos e novas oportunidades motiva a migração de mão-de-obra para atender as operações portuárias e atividades relacionadas. Essa movimentação oportuniza também o desenvolvimento das cidades, através da construção civil, processos de urbanização, e no desenvolvimento da cultura e lazer.

Tais agentes aquecem a economia do entorno e incentivam o adensamento populacional.

¹⁰⁶ MORAES, Antonio Carlos Robert. **Contribuições para a gestão da zona costeira do Brasil – elementos para uma geografia do litoral Brasileiro**. São Paulo: Hucitec, Edusp, 1999, p. 31.

Mister acentuar que a autoridade portuária considera como um dos seus fatores preponderantes na tomada de decisão de investimento a posição geográfica estratégica para o comércio exterior e as condições territoriais das cidades.

Ou seja, além das eventuais vantagens econômicas, comerciais, marítimas e geomorfológicas cardeais a toda operação portuária, o porto também analisa fatores geopolíticos da cidade para a escolha do local ideal para sua instalação ou expansão.

Neste ponto, é necessário enfatizar que ainda que o porto determine a localização ideal e estratégica para o seu negócio, ele está legalmente obrigado a se submeter ao crivo da aprovação prévia dos órgãos ambientais por meio do licenciamento ambiental, pois, como visto, são atividades potencialmente poluidoras. Inclusive, esse procedimento também atende o disposto no artigo 14 da Lei nº 12.815/2013.

Pois bem, são bem vistas cidades que apresentem potencial de desenvolvimento humano, isto é, disponha de utilidades básicas à vida humana, como água potável, alimentos, energia elétrica e saneamento básico, bem como potencial político-econômico e tributário.

Sem dúvida, qualquer modificação dos fatores acima citados pode comprometer a sustentabilidade do desenvolvimento portuário. Isso porque todos refletem ao final no valor agregado da eficiência e competitividade de um determinado porto.

Acertadamente, Collin¹⁰⁷ diz que “de instrumento do transporte nacional, o porto começa a ser visto também como um motor econômico local, fonte de mais valia e de empregos para a cidade”.

Ora, um porto deve servir não só como um instrumento econômico de movimentação de cargas e geração de empregos, mas também deve desempenhar a sua função socioambiental, solidário à coletividade.

De acordo com Frédéric Monié e Soraia Vidal¹⁰⁸, a temática sobre a relação de porto e cidade é relativamente nova. Muito embora, os portos tenham a sua origem desde dos primórdios do descobrimento de um país e, igualmente, os pequenos centros urbanos, por assim se dizer, que naturalmente surgem junto as

¹⁰⁷ COLLIN, M. **A evolução do Estatuto dos Portos na Europa**. Em Silva, G;; COCCO, G> (Orgs). Cidades e portos: os espaços globalizados. Rio de Janeiro: DP&A, 1999, p. 47.

¹⁰⁸ MONIÉ, Frédéric. VIDAL, Soraia Maria do S.C. **Cidades, portos e cidades na era da integração produtiva**. Rio de Janeiro, 2006, p. 4.

instalações portuárias, são recentes as discussões políticas, jurídicas, técnicas e até mesmo dentro do campo portuário, acerca da inter-relação e interdependência de ambos.

Como se não bastasse, o porto e a cidade se beneficiam direta e indiretamente dos negócios oriundos em cada uma de suas searas. Contudo, em determinado momento, eles deixaram de dar conta da relevância das suas decisões face aos interesses comuns da coletividade.

Comumente, as cidades se veem como passivos das atividades portuárias e, portanto, fecham os olhos quanto à importância dos portos para o crescimento e desenvolvimento sustentáveis da região. Isso resultou em um processo de distanciamento da relação porto e cidade.

Inclusive, essa visão inoportuna fragilizou ainda mais essa relação, transformando-os, aos poucos, em entes autônomos e complexos que passaram a se inter-relacionar meramente sob a ótica territorial, ou seja, como vizinhos de um mesmo bairro.

Não obstante, essas organizações se olvidaram de que uma parcela significativa da população da região onde o porto está instalado depende deste para garantir o seu emprego e, por conseguinte, o sustento de suas famílias.

Além disso, tal descompasso traz uma série de conflitos urbanos-portuários e, ainda, acaba por enaltecer os problemas da urbanização não planejada que tanto assolam as cidades brasileiras.

A carência de um relacionamento próximo e transparente entre o porto e cidade, prejudica o andamento normal das atividades portuárias e o devido controle urbano-ambiental dos seus impactos para as cidades.

Observa-se que aproximadamente 82% da população brasileira habita em zonas urbanas, conforme o censo realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística¹⁰⁹, o que demonstra que a grande maioria goza de uma qualidade de vida que deixa a desejar, uma vez que os problemas da urbanização desenfreada é um fator ubíquo das grandes cidades portuárias.

Corroborar esse entendimento a autora Lídia Santana ao esclarecer que:

¹⁰⁹ Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. 21 de dec de 2011. Disponível em: <<http://saladeimprensa.ibge.gov.br/noticias?view=noticia&id=1&busca=1&idnoticia=2057>>. Acesso em: 6 ago. 2016.

Uma diversidade progressista de fatores, especialmente o desenvolvimento industrial dos portos, produziu uma divisão entre a cidade e as atividades portuárias. O porto tornou-se inacessível. Sua presença, uma barreira física entre a cidade e o mar, um ponto de conexão isolada entre os modos de transporte, sem compromisso com a movimentação de cargas fora de suas instalações. Da mesma forma, comportavam-se os municípios, cada qual com seu território¹¹⁰.

Por certo, tratar as cidades e os portos de forma isolada um do outro é um pensamento ilógico e não simboliza os novos ditamos do desenvolvimento sustentável.

Nesse contexto, a aproximação dos esforços entre porto e cidade é essencial para garantir o balanço do meio ambiente, caso contrário tendem a aumentar os problemas sociais, ambientais e urbanos.

No caso concreto, motivo da elaboração do presente estudo, o município é parceiro do porto nas ações de planejamento, implantação e desenvolvimento das atividades portuária, bem como da gestão ambiental. Neste caso, ressalva-se que há uma singularidade, pois o estado e o município holandês são sócios do porto, pois há muito tempo se conscientizaram da interdependência que existe entre os dois para garantir o crescimento sustentável.

Com efeito, torna-se imprescindível a participação dos órgãos públicos no planejamento e gestão ambiental do porto-cidade. Lídia Santana novamente acrescenta que:

A nova dinâmica portuária, ao mobilizar grandes superfícies para a construção de modernos terminais e centros de distribuição, acessos terrestres e conexões entre infraestruturas põe grande pressão sobre a estrutura urbana, implicando a necessidade de um complexo planejamento a nível urbano-regional que extrapole o território delimitado pela área do porto organizado¹¹¹.

A esse respeito, Thierry Baudouin¹¹² traz uma pertinente consideração a respeito das cidades portuárias, ao afirmar que elas como “um novo espaço produtivo de uma circulação que exige, não somente a criação do cais, mas também retroárea, acessos e, sobretudo, de cérebros”.

¹¹⁰ SANTANA, Lídia. **Revitalização de áreas portuárias**: referências para Salvador. Bahia: Análise & Dados, 2003, p. 255.

¹¹¹ SANTANA, Lídia. **Revitalização de áreas portuárias**: referências para Salvador. Bahia: Análise & Dados, 2003, p. 226/227.

¹¹² BAUDOUIN, Thierry. **A cidade portuária na mundialização**. In: COCCO, G.; SILVA, G. (Orgs). **Cidades e portos**: os espaços da globalização. Rio de Janeiro: DP&A, 1999, p. 31.

Resta clarividente, portanto, que a comunhão porto e cidade é uma ferramenta inteligente para o sucesso do desenvolvimento sustentável.

4.3 POSSIBILIDADE DA COEXISTÊNCIA SUSTENTÁVEL DO BINÔMIO PORTO X CIDADE

Em primeiro lugar, como amplamente estudado nos capítulos anteriores, a inserção do art. 225 c/c o art. 182 da Constituição Federal de 1988, regulamentados, respectivamente, pelas Leis nº 6.938/1981 (Política Nacional do Meio Ambiente) e nº 10.257/2001 (Estatuto da Cidade), com base nos direitos e garantias fundamentais (art. 1º, III, da CF/88), apresenta a nova face do Estado Brasileiro Socioambiental.

Em que pese a regulamentação acima exposta, o que se depara é uma complexidade em concretizar as normas jurídicas vigentes. Porém, é imensurável o custo que a sociedade em geral arca pelas lesões causadas pela atividade portuária, uma vez que a qualidade de vida é atingida de forma totalmente desprevenida.

Isso demonstra que o dever de proteger a qualidade ambiental da área de influência dos portos parte não só da sociedade organizada e dos poderes públicos, conforme prevê o *caput* do art. 225 da CF/88, mas, essencialmente, dos empreendedores, pois exercem atividades econômicas que são naturalmente prejudiciais.

O desenvolvimento portuário vem a cada dia introduzindo atitudes sustentáveis, com o objetivo de reduzir os impactos negativos ao meio ambiente, bem como melhorar o crescimento social das comunidades do entorno.

Numa visão imediatista, tal prática pode até representar em maiores despesas para os portos, porém, a longo prazo, as políticas de gestão ambiental trazem bons resultados econômicos para os portos.

Inclusive, adotar comportamentos sustentáveis melhora a imagem do porto perante o mercado e, principalmente, para a sociedade.

Muito embora haja exemplos reais, em que o porto passou a incorporar em seus planos a ideia do uso responsável dos recursos naturais e a busca do desenvolvimento sustentável, infelizmente, nem sempre essa postura decorre de uma verdadeira consciência acerca das responsabilidades socioambientais.

Mesmo que o caminho a ser trilhado para a plena conscientização ambiental seja longo, o empresariado portuário está ciente do seu papel para o progresso econômico.

Sob o novo enfoque constitucional, o Estado socioambiental para a ter um dever/poder, para seu cumprimento, jamais visto na legislação ambiental. A esse respeito, Mark Kirkby pondera que:

A Administração Pública responsabilizada, em larga medida, pela defesa do meio ambiente, quer de uma perspectiva objectiva, ligada ao facto de a Constituição expressamente colocar o meio ambiente entre as tarefas fundamentais do Estado, quer da perspectiva da tutela de posições jurídico-subjectivas, ligadas ao facto do direito ao meio ambiente ter sido recebido na Constituição com a dignidade de direito fundamental, vê-se constringida a assumir um papel transformador a este nível, no sentido de promover um “ambiente sadio e ecologicamente equilibrado”. **A actuação administrativa no domínio ambiental deixa, assim, de poder limitar-se a uma actuação de mera polícia administrativa, essencialmente (des) condicionadora da iniciativa econômica privada ou repressiva de ilícitos ambientais, para passar a ser-lhe exigido um papel interventivo na promoção da qualidade do ambiente**¹¹³. (*grifo nosso*)

Com essa nova visão, por assim dizer, o Poder Público passa a ter o dever de cuidar dos interesses da coletividade de modo a garantir a adequação dos interesses individuais ao bem-estar social.

Convergindo nesse sentido, Paulo Victor Fernandes¹¹⁴ acentua que “deve a Administração Pública, em cumprimento às suas finalidades institucionais, realizar procedimento autofiscalizatório”. Ou seja, é da própria essência dos nossos gestores a prática de controlar os abusos realizados pelos agentes poluidores.

Diante da ineficiência dos administradores, não há maiores dificuldades em entender que é necessário trabalhar na consecução do Estado Socioambiental, inserindo mudanças desafiadoras na estrutura da sociedade e do Estado e, até mesmo, na política ambiental intercomunitária¹¹⁵.

Ressalta-se que a doutrina e jurisprudência identificam alguns dos mecanismos de precaução e controle do impacto ocasionado pela atividade portuária, podendo citar, meramente, a título de menção, o licenciamento ambiental,

¹¹³ KIRKBY, Mark Bolela-Mota. **Os contratos de adaptação ambiental**. Lisboa: AAFBL, 2001, p. 13.

¹¹⁴ FERNANDES, Paulo Victor. **Impacto ambiental**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2005, p. 56.

¹¹⁵ LEMOS, Patrícia Faga Iglecias. **Meio ambiente e responsabilidade civil do proprietário**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2008, p. 31.

o estudo prévio de impacto ambiental, o zoneamento ambiental, monitoramento ambiental, relatório de impacto de vizinhança, dentre outros.

Aliás, o art. 182 da Carta Maior estabelece a política de desenvolvimento urbano, cuja finalidade é “ordenar o pleno desdobramento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes”. Quanto à atividade portuária, vimos no tópico anterior, que a política urbana é substancial para fixar os parâmetros de controle e desenvolvimento urbano-portuário.

À vista disso, toda a gestão urbana envolve planejamento, o qual é materializado através do plano diretor que dá o norte para o crescimento sustentável da cidade.

Nelson Saule Júnior¹¹⁶ afirma que o Plano Diretor se revela um instrumento preventivo de política urbana, tendo como atribuição prever a ocupação adequada da propriedade urbana, garantindo assim o cumprimento de sua função social, promovendo a qualidade de vida e do ambiente.

Frisa-se, ainda, que a atribuição conferida aos agentes públicos na proteção do meio ambiente traduz no binômio poder-dever. Isso quer dizer que os administradores estão sempre na obrigação de exercer o poder de polícia, por se tratar de uma função inerente à gestão administrativa urbana.

Além disso, reflete um dever primordial frente aos cidadãos em ver satisfeitos os seus interesses públicos visando, sobretudo, a qualidade de vida.

Dessa duplicidade, entende-se, portanto, que as prerrogativas públicas, ao mesmo tempo em que constituem poderes para o administrador público, impõem-lhe o seu exercício e lhe vedam a inércia, porque o reflexo desta atinge a coletividade, a real destinatária de tais poderes¹¹⁷.

Ressalta-se que os entes públicos regionais e locais situados nas áreas de impacto das atividades portuárias têm obrigação de proteger e regulamentar os interesses locais em defesa do meio ambiente.

No que tanto à competência municipal, o artigo 30, incisos I e VIII da Constituição Federal de 1988 estipula a competência de legislar sobre assuntos de interesse local, bem como promover o adequado ordenamento territorial urbano.

¹¹⁶ SAULE, Nelson Júnior. **Novas perspectivas do direito urbanístico brasileiro**: ordenamento constitucional da política urbana aplicação e eficácia do plano diretor. Porto Alegre: Sérgio Antônio Fabris Editor, 1997, p. 54.

¹¹⁷ FILHO, José dos Santos Carvalho. **Manual de direito administrativo**. 23ª ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2010, p. 48.

A competência municipal, quanto ao predomínio do interesse local, decorre das peculiaridades existentes em uma região específica. Entretanto, destaca-se que os impactos causados pela atividade portuária podem, facilmente, alcançar mais de uma localidade, devendo, assim, conforme prevê a legislação ambiental, serem regulamentada pelos órgãos públicos federais e estaduais.

Salienta-se que essas atividades de competência municipal estão constitucionalmente suplementadas ou complementadas pelas legislações estaduais e federais a respeito do tema.

Evidente, assim, o Poder Público não pode ser negligente ao tratar de matérias socioeconômicos e ambientais. Ocorre que muitas vezes as cidades portuárias ainda não entenderam a relação de interdependência existente entre porto e cidade. Sendo a sua desatenção altamente nociva à qualidade de vida humana.

No caso concreto vivenciado no Porto de Roterdã, como será visto no próximo tópico, os governos são parceiros do porto nas ações de planejamento e implantação das atividades portuárias. Sem, contudo, se abstrair das suas funções de poder de polícia ambiental.

Assim sendo, as atividades portuárias como propulsores da economia sempre tiveram o seu desenvolvimento atrelado às cidades e merecem fazer parte das pautas dos seus governantes e da sociedade em geral.

Foi por pressões populares e legislativas que, atualmente, as referências mundiais em portos verdes tiveram a sua ruptura de seus costumes históricos. Inseriram práticas sustentáveis que não só resultam em melhorias para o bem-estar social do entorno, mas também trazem melhorias para a operação portuária e, por conseguinte, para os negócios.

A cooperação entre as organizações e as cidades não viola o lastro constitucional, posto que o direito ao meio ambiente sadio e equilibrado é um dever e um direito comum para todos.

Inclusive, como visto na obra de Juarez Freitas, o conceito de sustentabilidade *lato* demanda que as suas diversas dimensões (social, ética, jurídica-política, econômica e ambiental) sejam consideradas na elaboração e controle de políticas públicas.

Insta ressaltar que o princípio da visão sistemática considera as variáveis ambiental, social, cultural, econômica, tecnológica e de saúde pública para

determinar a eficiência dos instrumentos que tornam possível uma solução ambientalmente sustentável.

O que demonstra, mais uma vez, que a colaboração não só entre os órgãos públicos, mas também com a sociedade, incluindo aqui as atividades portuárias, é essencial para cumprir o comando constitucional previsto no art. 225 da Constituição Federal de 1988.

Essa afirmação decorre também da existência do direito fundamental à boa administração e governança, o qual acentua ainda mais a relevância do bem jurídico tutelado pelo direito ambiental.

A doutrina de Jaime Rodríguez-Arana Muñoz eleva, inclusive, o direito à boa administração e governança à condição de direito fundamental, vejamos:

A boa administração de instituições públicas é um direito do cidadão, de natureza fundamental. Por que (...)? Por uma grande razão que repousa sobre as mais altas argumentações do pensamento democrático: na democracia, as instituições políticas não são de propriedade de políticos ou altos funcionários, mas sim do domínio popular, são dos cidadãos, das pessoas de carne e osso que dia a dia, com seu esforço por incorporar os valores cívicos e as qualidades democráticas, dão conta do espírito democrático no cotidiano. Por isso, se as instituições públicas são da soberania popular, de onde procedem todos os poderes do Estado, é claro que devem estar voltadas ao serviço geral, e objetivo, das necessidades coletivas. Por isso, a função constitucional da Administração Pública, por exemplo, centra-se no serviço objetivo ao interesse geral. Sendo assim, se considerarmos que o cidadão deixou de ser um sujeito inerte, sem vida, que tinha pouco menos que ser conectado à vida social por parte dos poderes públicos, então compreenderemos melhor o alcance desse direito¹¹⁸.

Com efeito, o cidadão passa a assumir o papel principal na sociedade e, conseqüentemente, irá se articular de maneira proativa para alcançar os interesses públicos. Muñoz reforça que:

Os cidadãos, em outras palavras, têm direito a que a gestão dos interesses públicos se realize de maneira consonante com o livre desenvolvimento solidário das pessoas. Por isso é um direito fundamental da pessoa, porque a pessoa enquanto tal exige que o público, que o espaço do geral esteja atendido de forma que lhe permita realizar-se, em sua dimensão de liberdade solidária, como pessoa humana a partir de diferentes dimensões¹¹⁹.

¹¹⁸ MUÑOZ, Jaime Rodríguez-Arana. **Direito fundamental à boa administração pública**. Belo Horizonte: Fórum, 2012, p. 19.

¹¹⁹ MUÑOZ, Jaime Rodríguez-Arana. **Direito fundamental à boa administração pública**. Belo Horizonte: Fórum, 2012, p. 19.

Em verdade, trata-se do direito fundamental à administração pública eficiente e eficaz, cumpridora dos seus deveres, com transparência, motivação, imparcialidade e respeito à moralidade, à participação social e à plena responsabilidade por suas condutas omissivas e comissivas¹²⁰.

Dessa maneira, um dos grandes desafios na relação porto e cidade é o desenvolvimento coordenado e sustentável de ambos, o qual é plenamente possível quando há esforços conjuntos e interesses compartilhados.

Notório restou, no decorrer deste trabalho, a interlocução entre o porto e cidade e a sua dependência reflexa que garante o desenvolvimento de ambos.

Portanto, a forte relação existente entre porto e cidade torna a sua convivência totalmente necessária e viável, sendo o seu isolamento um do outro uma situação excepcional. Destarte que ainda há muitos pontos desafiadores para tornar os portos brasileiros sustentáveis.

A Secretaria de Portos da Presidência da República vem trabalhando em parcerias com os diversos órgãos públicos e organizações não-governamentais para promover melhorias na relação porto-cidade, levando em conta os impactos social, ambiental e histórico cultural da atividade portuária.

Hoje, os portos de maior tamanho, dimensão e profundidade deixaram de ser classificados como os principais portos do mundo, estes são aqueles que adotam comportamentos inteligentes em busca de constantes inovações sustentáveis. Trata-se de uma ação imperativa em qualquer segmento econômico que busca concretizar o desenvolvimento econômico sustentável.

Conclui-se, assim, que a promoção da relação entre a atividade portuária, o meio ambiente e as cidades, por meio do planejamento integrado, enriquecem a todos e, mormente, atende o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, essencial à sadia qualidade de vida.

4.3.1 Estudo de caso: o Porto de Roterdã na Holanda

O presente trabalho foi inspirado a partir do estudo do caso concreto vivenciado no Porto de Roterdã, localizado na cidade de Roterdã na Holanda, e sua visão em ser o porto mais sustentável do mundo.

¹²⁰ VALLE, Vanice Regina Lírio do. **Direito fundamental à boa administração e governança**. Belo Horizonte: Fórum, 2011, p. 79.

O Porto de Roterdã é hoje o maior complexo portuário da Europa e o 9º maior porto do mundo, tendo movimentado 466,4 milhões de toneladas e 7,3 milhões de contêineres no ano de 2015. Com 12.606 hectares e mais de 40 quilômetros de comprimento, o porto representa a porta de entrada para o mercado europeu, servindo mais de 500 milhões de consumidores¹²¹.

Instala destacar que o porto também se caracteriza como o maior polo industrial da Europa, acomodando cinco refinarias de petróleo, nove usinas termelétricas e mais de quarenta e cinco empresas petroquímicas. A figura abaixo mostra a grandiosidade desse projeto.

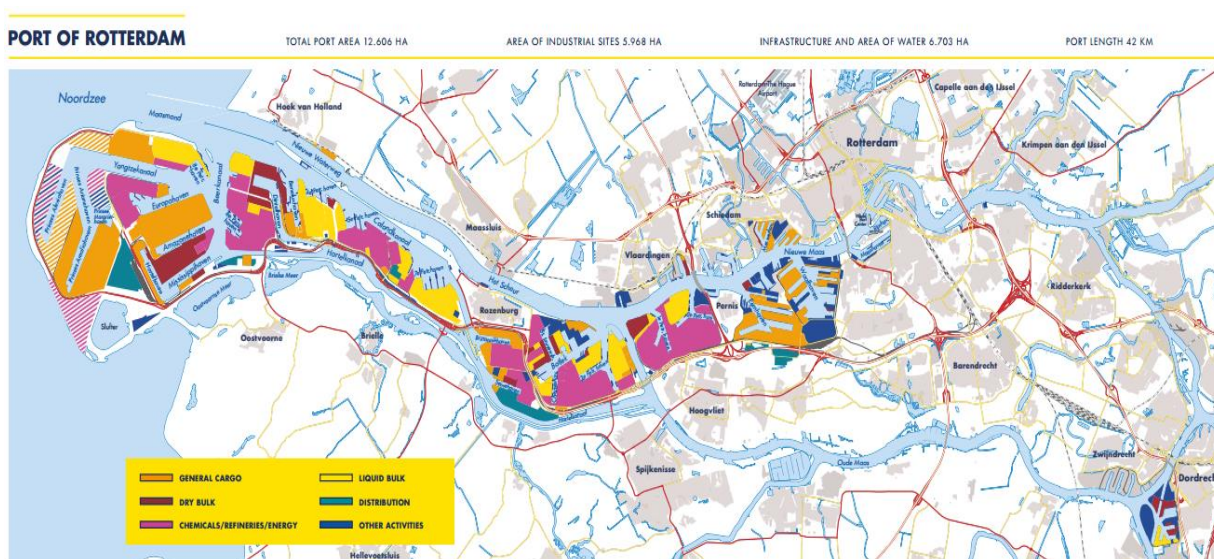


FIGURA 1 – LAYOUT DO PORTO DE ROTERDÃ
 Fonte: Port Statistic 2015 – Port of Rotterdam Authority

O Município de Roterdã e o Governo Holandês são os acionistas de uma empresa pública que administra o Porto de Roterdã¹²². Ao longo dos últimos 50 anos, o porto vem crescendo constantemente, a oeste da cidade, em direção ao mar.

O Porto de Roterdã, preocupado em oferecer eficiência e competitividade para seus parceiros, garantiu também o desenvolvendo junto com as entidades

¹²¹ HAVENBEDRIJF ROTTERDAM N.V, Port of Rotterdam Authority. **Port statistics 2015**. Disponível em: <<https://www.portofrotterdam.com/en/the-port/facts-figures-about-the-port>>. Acesso em: 2 set. 2016.

¹²² PORT OF ROTTERDAM. **About the Port Authority**: the port authority in brief. Disponível em: <<https://www.portofrotterdam.com/en/port-authority/about-the-port-authority>>. Acesso em: 20 set. 2016.

públicas e privadas de uma extensa rede de transporte intermodal, incluindo acesso marítimo, fluvial, rodoviário, ferroviário e de gasodutos¹²³.

Recentemente, foi inaugurada a nova área de expansão do porto construída em uma área de 2.000 hectares 100% aterrada no mar, denominada de “Maasklavte 2”¹²⁴. Nesta área, a concepção e as tecnologias utilizadas no seu desenvolvimento foram inovadoras e permitiram que a expansão portuária fosse construída dentro do orçamento e do cronograma previsto, bem como dentro das condições ambientalmente viáveis e sustentáveis. A figura a seguir retrata a dimensão da nova área do porto.



FIGURA 2 – FOTO ÁREA DO MAASKLAVTE 2
Fonte: Port of Rotterdam Authority

As empresas interessadas em se instalar nessa nova área do porto devem atender exigências rígidas em termos de sustentabilidade, incluindo qualidade do ar, ruído, transporte, uso de energia, resíduos, etc., estabelecidas pela Autoridade Portuária de Roterdã. Os terminais de contêineres em operação no Maasvlakte 2, por exemplo, são totalmente automatizados e operados por energia eólica. O

¹²³ PORT OF ROTTERDAM. **Intermodal transportation.** Disponível em: < <https://www.portofrotterdam.com/en/connections-logistics/intermodal-transportation>>. Acesso em: 20 set. 2016.

¹²⁴ PORT OF ROTTERDAM AUTHORITY. **Maasvlakte 2: new port in the sea.** Project Organization. Disponível em: < https://www.maasvlakte2.com/kennisbank/factsheet_new_port_in_the_sea.pdf>. Acesso em: 20 set. 2016.

Maasvlakte 2 é uma vitrina para o mundo de que o crescimento econômico e a sustentabilidade são perfeitamente compatíveis¹²⁵.

Cita-se também como um dos diversos exemplos de práticas sustentáveis adotadas no Porto de Roterdã a implementação do “Acordo Holandês de Energia” (*Dutch Energy Agreement*¹²⁶) assinado em 2013 entre o Governo Holandês, municípios, diversas organizações e grupos interessados, em que o principal objetivo é aumentar a participação de energias renováveis para 16% no ano de 2023.

Atualmente, os investimentos realizados no Porto de Roterdã para a instalação de turbinas eólicas para gerar energia sustentável já representam 10% do total da capacidade de energia renovável da Holanda¹²⁷.

Além disso, o Porto de Roterdã é pioneiro em apoiar o uso de gás natural liquefeito (GNL) como um combustível alternativo para embarcações marítimas, fluviais e caminhões, pois além de ser mais barato do que combustíveis à base de petróleo e permitir motores silenciosos, tem menor índice de emissão de substâncias poluentes (enxofre, óxido de nitrogênio e CO₂)¹²⁸.

Dentre outras técnicas, evidencia-se também o reuso de materiais, economia circular dos resíduos, o uso do calor residual gerado no porto para aquecer casas e estufas da região, descontos em tarifas portuárias no uso de navios limpos e sustentáveis. Outrossim, as novas tecnologias empregadas no porto para mitigar os seus impactos negativos já apresentam melhorias na qualidade do ar, na redução de emissões de CO₂, na poluição sonora e nos odores¹²⁹.

É de se perceber ainda que a combinação criada entre a vida portuária e a natureza ao seu redor preservada e mantida pelo porto, resultou em fortalecer o nicho do turismo da cidade de Roterdã. Ao contrário da tradição de que a atividade

¹²⁵ PORT OF ROTTERDAM. **Maasvlakte 2**. Only sustainable companies. Sustainable terminals. Disponível em: < <https://www.portofrotterdam.com/en/the-port/sustainability/maasvlakte-2>>. Acesso em: 20 set. 2016.

¹²⁶ Ministry of Economic Affairs of the Netherlands. **Energy report: transition to sustainable energy**. The Netherlands, 2016. Disponível em: < <https://www.government.nl/topics/energy-policy/documents/reports/2016/04/28/energy-report-transition-tot-sustainable-energy>>. Acesso em: 20 jul. 2016.

¹²⁷ PORT OF ROTTERDAM. **Wind energy**. Disponível em: < <https://www.portofrotterdam.com/en/the-port/sustainability/wind-energy>>. Acesso em: 20 set. 2016.

¹²⁸ PORT OF ROTTERDAM. **LNG as a fuel for vessels and trucks**. Disponível em: < <https://www.portofrotterdam.com/en/cargo-industry/lng-liquefied-natural-gas/lng-as-a-fuel-for-vessels-and-trucks>>. Acesso em: 20 set. 2016.

¹²⁹ SMITS, Joop. **Only a clean, sustainable port has a future**: port of rotterdam. Apresentação realizada para o Porto de Barranquilla em 7 de Junho de 2016, slides 18/21.

econômica de determinado empreendimento é usufruída apenas pelos seus fundadores, o Porto de Roterdã estimula a sociedade a conhecer e viver a relação porto, cidade e meio ambiente, como por exemplo, através dos seus parques, museus, praias, passeios de barcos e ciclovias.

Muito embora os diversos e bons exemplos sustentáveis supramencionados, não se pode olvidar que o porto foi e ainda é palco também de inúmeras discussões ambientais, pois o desenvolvimento portuário modificou permanentemente o meio urbano, social, físico e ambiental da região.

Ocorre que a sociedade holandesa abraçou o porto e se envolveu nos debates e planejamentos quando do desenvolvimento da cidade portuária de Roterdã, no intuito de superar o caos socioambiental e as ilegalidades urbanísticas para tornar a cidade uma local saudável para de viver, trabalhar e recrear.

Isso demonstra que a problemática ambiental não deve ser vista como um fator excludente da atividade econômica. A atividade econômica, como o porto, deve, necessariamente, respeitar os ditames constitucionais e infraconstitucionais relativos ao meio ambiente, à função social cidade, à gestão democrática participativa e à sustentabilidade.

À vista disso, basta que os direitos individuais e coletivos se equilibrem e tenham a devida sensibilidade na persecução de uma saudável e digna qualidade de vida.

Pois bem, a transição do paradigma vivenciado no Porto de Roterdã indica que é possível um crescimento econômico pautado no cuidado com o meio ambiente, em total conformidade com a Constituição Verde de 1988, apontando, ainda, que os portos brasileiros devem, cada vez mais, estarem abertos a efetivar os novos ditames constitucionais, pois somente um porto sustentável tem futuro.

5 CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Conforme amplamente demonstrado no presente trabalho, a legislação brasileira deu um salto de progresso ao elevar a proteção do meio ambiente ao *status* de direito fundamental essencial à dignidade da pessoa humana.

Observou-se, assim, a relação interdependente do homem e o meio ambiente para manter a sua sobrevivência e prosperidade para as presentes e futuras gerações.

Outrossim, em análise específica, o presente estudo se debruçou a compreender o instituto da atividade portuária e seus reflexos urbano-ambientais, tendo como fonte primária a referência mundial do Porto de Roterdã na Holanda, local onde amplamente se busca trazer a sustentabilidade para suas atividades.

A partir dessa realidade, demonstrou-se que as práticas realizadas pelo poder público e privado, juntamente com a sociedade civil organizada, puderam concretizar a mitigação dos efeitos causados pelo porto.

Nesse sentido, se consolidou o entendimento que a sustentabilidade não é um estado de harmonia permanente, mas um processo de mudança onde o porto e a cidade, em cooperação e boa gestão no uso dos recursos naturais, investimentos e tecnologias, podem atender as necessidades do presente e do futuro por um meio ambiente equilibrado e saudável para a vida humana.

Não obstante o caso prático ora analisado logrou em apresentar resultados satisfatórios, é cediço que a regra acaba por representar o descaso da administração pública e privada em unir esforços para alcançar o equilíbrio entre a atividade portuária e a cidade.

Como visto, toda atividade portuária, ainda que exercida dentro dos ditames legais, é capaz de alterar negativamente e positivamente as cidades em seu entorno, o que demonstra ser a sua administração fundamental à garantia do bem-estar e qualidade de vida.

Logo, urge a imediata mudança de paradigma na gestão portuária e urbana, sendo inadmissível a sua protelação, pois continuar com o majoritário tratamento de descuido que é dado a matéria, representa, em verdade, um total desserviço à sociedade.

Assim, todos os atores sociais envolvidos no processo de desenvolvimento portuário e planejamento da cidade devem aprimorar o seu trabalho e os seus

instrumentos operacionais, a fim de efetivar os princípios fundamentais assegurados pela Constituição Federal de 1988.

Com isso, as articulações promovidas na sociedade para garantir um crescimento econômico sustentável de seus portos e cidades se mostram de grande valor, visto que impõe aos seus responsáveis a agirem com maior eficiência, garantindo, assim, a almejada sustentabilidade.

Por conseguinte, a interlocução constante entre a atividade portuária e as cidades em que convive impõe aos responsáveis uma participação colaborativa entre si em busca de uma convivência harmônica, sustentável e econômica.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **Panorama sobre o transporte aquaviário brasileiro 1º semestre de 2016**. Disponível em: < <http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/Dados-Estatisticos-1-semester-2016.pdf>>. Acesso em: 18 ago. 2016.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **A riqueza que transita pelos portos**. Disponível em: < http://www.antaq.gov.br/Portal/MeioAmbiente_A%20riqueza_que_transita_pelos_portos.asp>. Acesso em: 14 set. 2016.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **Os impactos ambientais**. Disponível em: < http://www.antaq.gov.br/Portal/MeioAmbiente_Os_impactos_ambientais.asp>. Acesso em: 16 set. 2016.

ALMEIDA, Fernando. **Os desafios da sustentabilidade uma ruptura urgente**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2007.

Associação Latino-Americana de Portos e Terminais. **Como o crescimento dos navios impacta custos crescentes de Produtividade**: Drewry. 2015. Disponível em: < <http://latinports.org/pt-br/como-o-crescimento-dos-navios-impacta-custos-crescentes-de-produtividade-drewry/>>. Acesso em: 14 set. 2016.

Associação Latino-Americana de Portos e Terminais. **Navios maiores exercem pressão sobre a indústria de contêiner**. 2014. Disponível em: < <http://latinports.org/pt-br/navios-maiores-exercem-pressao-sobre-a-industria-de-container/>>. Acesso em: 14 set. 2016.

BAUDOUIIN, Thierry. **A cidade portuária na mundialização**. In: COCCO, G.; SILVA, G. (Orgs). **Cidades e portos: os espaços da globalização**. Rio de Janeiro: DP&A, 1999

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil, 1988. Promulgada em 5 de outubro de 1988. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>. Acesso em: 10 jul. 2016.

BRASIL. Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981. Política Nacional do Meio Ambiente. Brasília, 1981. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L6938.htm>. Acesso em: 10 jul. 2016

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Estatuto da Cidade. Brasília, 2001. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em: 11 jul. 2016.

BRASIL. Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013. Brasília, 2013. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm>. Acesso em: 7 set. 2016.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. MS - 22.164-0/SP, rel. o Min. Celso de Mello, julgado em 30/10/1995, in DJU 17/11/95, p. 39206. Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/visualizarEmenta.asp?s1=000023427&base=baseAcordaos>>. Acesso em: 13 jul. 2016.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. ADI 3540 MC, Relator(a): Min. CELSO DE MELLO, Tribunal Pleno, julgado em 01/09/2005, DJ 03-02-2006 PP-00014 EMENT VOL-02219-03 PP-00528. Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/visualizarEmenta.asp?s1=000094348&base=baseAcordaos>>. Acesso em: 13 jul. 2016.

CARVALHO, Carlos Gomes de. **Introdução ao direito ambiental**. São Paulo: Letras & Letras, 2000.

CAVALCANTE, Waldek Fachinelli. **Direito ambiental e poluição sonora**. Disponível em: <<http://jus.com.br/revista/texto/21408/direito-ambiental-e-poluicao-sonora/2#ixzz24tH8uO1z>> Acesso em: 5 ago. 2016.

CAVALLAZZI, Rosângela Lunardelli. **O estatuto epistemológico do direito urbanístico brasileiro**: possibilidades e obstáculos na tutela do direito à cidade. Disponível em: <http://www.maxwell.lambda.ele.puc-rio.br/9334/9334_4.PDF>. Acesso em: 9 ago. 2016.

CECATTO, Cristiano. **A importância do transporte marítimo no Brasil**. Disponível em: <http://www.ecivilnet.com/artigos/transporte_maritimo_importancia.htm>. Acesso em: 10 ago. 2016.

COLLYER, W. O. **Lei dos Portos**: o Conselho de Autoridade Portuária e a Busca da Eficiência. 1ª ed. São Paulo: Lex Editora, 2008.

COLLIN, M. **A evolução do Estatuto dos Portos na Europa**. Em Silva, G;; COCCO, G> (Orgs). Cidades e portos: os espaços globalizados. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

CULLINANE, Kevin. TALLEY, Wayne. **Port economics**. Amsterdam: Elsevier, 2006, p. 1.

CUNHA, Icaro A. da. **Fronteiras de gestão**: os conflitos ambientais das atividades portuárias. Rio de Janeiro: RAP, 2006. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rap/v40n6/05.pdf>>. Acesso em: 10 set. 2016.

FERNANDES, Paulo Victor. **Impacto ambiental**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2005.

FIGUEIREDO, Guilherme José Purvin. **Curso de direito ambiental**. 5ª ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2012.

FILHO, José dos Santos Carvalho. **Manual de direito administrativo**. 23ª ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2010.

FILHO, José dos Santos Carvalho. **Comentários ao Estatuto da Cidade**. 3ª ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2009.

FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. ABELHA, Marcelo Rodrigues. NERY, Rosa Maria Andrade. **Direito processual ambiental brasileiro**. Belo Horizonte: Del Rey, 1996.

FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. **Curso de direito ambiental brasileiro**. 13ª ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2012.

FREITAS, Juarez. **Sustentabilidade: direito ao futuro**. 1ª ed. Belo Horizonte: Fórum, 2011.

FURTADO, Clarissa. **Infraestrutura: - o nó dos portos brasileiros**. Edição 8 – 1/3/2005, Ano 2, 2005. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=872:catid=28&Itemid=23>. Acesso em: 12 set. 2016.

GUANAES, Nizan. **Rio + muita coisa**. A Tribuna, Vitória, 12 de junho de 2012.

GUERRA, Isabella Franco. **Ação Civil Pública e Meio Ambiente**. Rio de Janeiro: Forense, 1997.

HAIR, Jay D. **Mudando o Rumo**. Rio de Janeiro: FGC, 1992.

HANDABAKA, Alberto Ruibal. **Gestão logística da distribuição física internacional**. São Paulo: Maltese Editora, 1994.

HAVENBEDRIJF ROTTERDAM N.V, Port of Rotterdam Authority. **Port statistics 2015**. Disponível em: <<https://www.portofrotterdam.com/en/the-port/facts-figures-about-the-port>>. Acesso em: 2 set. 2016.

HUMBERT, Georges. **Direito ambiental e urbano: o estatuto da cidade, a função socioambiental da propriedade e os instrumentos urbanísticos de sua efetivação**. Disponível em: <[HTTP://humbert.com.br/publicacao/o-estatuto-da-cidade-direito-urbanistico-ambiental-propriedade-imovel-urbana-imobiliaria-municipal-advogado-advocacia](http://humbert.com.br/publicacao/o-estatuto-da-cidade-direito-urbanistico-ambiental-propriedade-imovel-urbana-imobiliaria-municipal-advogado-advocacia)>. Acesso em: 9 ago. 2016.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. 21 de dec de 2011. Disponível em: <<http://saladeimprensa.ibge.gov.br/noticias?view=noticia&id=1&busca=1&idnoticia=2057>>. Acesso em: 6 ago. 2016.

KRAEMER, Maria Elisabeth Pereira. **Gestão ambiental: um enfoque no desenvolvimento sustentável**. Itajaí: Univali, 2004.

KINLAW, Dennis C. **Empresa competitiva e ecológica: desempenho sustentável na era ambiental.** São Paulo: Makron Books, 1997, p. XXII.

KIRKBY, Mark Bolela-Mota. **Os contratos de adaptação ambiental.** Lisboa: AAFBL, 2001.

VELLOSO, Fabio Vianna. **Reforma tributária comentada.** Revista Jus Navigandi, Teresina, ano 9, n. 293, 26 abr. 2004. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/5128>>. Acesso em: 18 ago. 2016.

LATOUCHE, Serge. **Pequeno tratado do decrescimento sereno.** São Paulo: Martins Fontes, 2000.

LEITE, José Rubens Morato. **Dano Ambiental: do individual ao coletivo extrapatrimonial.** São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2000.

LEITE, José Rubens Morato. **O antropocentrismo alargado e o direito da fauna.** São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

LEMOES, Patrícia Faga Iglecias. **Meio ambiente e responsabilidade civil do proprietário.** São Paulo: Revista dos Tribunais, 2008.

LIRA, Ricardo Pereira. **Elementos de direitos urbanísticos.** Rio de Janeiro: Renovar, 1997.

MACHADO, Paulo Affonso Leme. **Direito Ambiental Brasileiro.** São Paulo: Malheiros, 2003.

MACHADO, Paulo Affonso Leme. **Direito ambiental brasileiro.** 19ª ed. São Paulo: Malheiros, 2011.

MACHADO, Paulo Affonso Leme. **Direito ambiental brasileiro.** 20ª ed. São Paulo: Malheiros Editores, 2012.

MACHADO, Paulo Affonso Leme. **Direito Ambiental Brasileiro.** 23ª ed. São Paulo: Malheiros, 2015.

MENDES, Gilmar Ferreira. **Curso de direito constitucional.** 7ª ed. São Paulo: Saraiva, 2012.

MESQUITA, Patricia Laurentino. **Sistema Portuário Nacional.** Secretaria de Portos da Presidência da República, 2015. Disponível em: <http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/sistema-portuario-nacional>. Acesso em: 10 set. 2016.

MESQUITA, Patricia Laurentino. **Terminais de Uso Privado.** Secretaria de Portos da Presidência da República, 2016. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/investimentos/terminais-de-uso-privado>>. Acesso em: 10 set. 2016.

MEZZAROBA, O.; MONTEIRO, C. **Manual de metodologia da pesquisa no direito**. São Paulo: Saraiva, 2004.

MILARÉ, Édís. **Direito do ambiente**. 6ª ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2009.

MINISTRY OF ECONOMIC AFFAIRS OF THE NETHERLANDS. **Energy report: transition to sustainable energy**. The Netherlands, 2016. Disponível em: <<https://www.government.nl/topics/energy-policy/documents/reports/2016/04/28/energy-report-transition-tot-sustainable-energy>>. Acesso em: 20 jul. 2016.

MONIÉ, Frédéric. VIDAL, Soraia Maria do S.C. **Cidades, portos e cidades na era da integração produtiva**. Rio de Janeiro, 2006.

MORAES, Anotnio Carlos Robert. **Contribuições para a gestão da zona costeira do Brasil – Elementos para uma geografia do litoral brasileiro**. São Paulo: Hucitec, Edusp, 1999.

MOTA, Suetônio. **Urbanização e meio ambiente**. 3a ed. Rio de Janeiro: ABES, 2003.

MUÑOZ, Jaime Rodriguez-Arana. **Direito fundamental à boa administração pública**. Belo Horizonte: Fórum, 2012.

NAÇÕES UNIDAS. **Declaração de Estocolmo sobre meio ambiente – 1972**. Disponível em: <<http://www.onu.org.br/rio20/img/2012/01/estocolmo1972.pdf>>. Acesso em: 21 jul. 2016.

OLIVEIRA, Carlos Tavares de. **Modernização dos Portos**. São Paulo: Lex Editora, 2006.

OLIVEIRA, Carlos Tavares de. **Modernização dos Portos**. São Paulo: Lex Editora, 2007.

PIOVESAN, Flávia. **O direito ao meio ambiente e a Constituição de 1988: diagnóstico e perspectivas**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1993.

PRESTES, Vanêscia Buzelato. A Função Social da Propriedade nas Cidades: das limitações administrativas ao conteúdo da propriedade e as cidades na contemporaneidade: desafios dos planos diretores. **Revista dos Tribunais**. São Paulo, 1987.

Programa Cidades Sustentáveis. **O Programa**. Disponível em: <<http://www.cidadessustentaveis.org.br>>. Acesso em: 3 set. 2016.

PORTO, Marcos Maia. TEIXEIRA, Sérgio Grein. **Portos e Meio Ambiente**. São Paulo: Aduaneiras, 2013.

PORT OF ROTTERDAM. **About the Port Authority:** the port authority in brief. Disponível em: < <https://www.portofrotterdam.com/en/port-authority/about-the-port-authority>>. Acesso em: 20 set. 2016.

PORT OF ROTTERDAM. **Intermodal transportation.** Disponível em: < <https://www.portofrotterdam.com/en/connections-logistics/intermodal-transportation>>. Acesso em: 20 set. 2016.

PORT OF ROTTERDAM. **Maasvlakte 2.** Only sustainable companies. Sustainable terminals. Disponível em: < <https://www.portofrotterdam.com/en/the-port/sustainability/maasvlakte-2>>. Acesso em: 20 set. 2016.

PORT OF ROTTERDAM. **Wind energy.** Disponível em: < <https://www.portofrotterdam.com/en/the-port/sustainability/wind-energy>>. Acesso em: 20 set. 2016.

PORT OF ROTTERDAM. **LNG as a fuel for vessels and trucks.** Disponível em: < <https://www.portofrotterdam.com/en/cargo-industry/lng-liquefied-natural-gas/lng-as-a-fuel-for-vessels-and-trucks>>. Acesso em: 20 set. 2016.

PORT OF ROTTERDAM AUTHORITY. **Maasklakte 2:** new port in the sea. Project Organization. Disponível em: < https://www.maasvlakte2.com/kennisbank/factsheet_new_port_in_the_sea.pdf>. Acesso em: 20 set. 2016.

REISEWITZ, Lúcia. **Direito ambiental e patrimônio cultural:** direito à preservação da memória, ação e identidade do povo brasileiro. São Paulo: Juarez de Oliveira, 2004.

RODRIGUES, Marcelo Abelha. **Processo civil ambiental.** São Paulo: Revista dos Tribunais, 2008.

SANTOS, Luiz Dário dos. **A proteção jurídica material da qualidade sonora na cidade de São Paulo em face do direito ambiental brasileiro.** São Paulo: Baraúna, 2009.

SANTANA, Lídia. **Revitalização de áreas portuárias:** referências para Salvador. Bahia: Análise & Dados, 2003.

SARLET, Ingo Wolfgang. **Estado socioambiental e direitos fundamentais.** Porto Alegre: Livraria do Advogado Editora, 2010.

SARLET, Ingo Wolfgang; FENSTERSEIFER, Tiago. **Direito constitucional ambiental:** constituição, direitos fundamentais e proteção do ambiente. 2ª ed. ver. e atual. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2010.

SAULE, Nelson. **Direito urbanístico:** vias jurídicas das políticas urbanas. Porto Alegre: Sérgio Antônio Fabris, 2007.

SAULE, Nelson Júnior. **Novas perspectivas do direito urbanístico brasileiro: ordenamento constitucional da política urbana aplicação e eficácia do plano diretor.** Porto Alegre: Sérgio Antônio Fabris Editor, 1997.

SERTEK, Paulo. **Responsabilidade social e competência interpessoal.** Curitiba: Ibpex, 2006.

SILVA, José Afonso da. **Direito ambiental constitucional.** São Paulo: Malheiros, 1994.

SILVA, José Afonso da. **Direito ambiental constitucional.** 4ª ed. São Paulo: Malheiros, 2002.

SILVA, José Afonso. **Direito Ambiental Constitucional.** 4ª ed. São Paulo: Malheiros, 2003.

SILVA, José Afonso da. **Curso de direito constitucional positive.** 25ª ed. São Paulo: Malheiros. 2005.

SILVA, José Afonso da. **Direito urbanístico brasileiro.** 5ª ed. Malheiros: São Paulo, 2008.

SCHWAB, Klaus. SALA-I-MARTÍN, Xavier. **The Global Competitiveness Report 2014-2015.** World Economic Forum, 2014, p. 135. Disponível em: <
http://www3.weforum.org/docs/gcr/2015-2016/Global_Competitiveness_Report_2015-2016.pdf>. Acesso em: 5 set. 2016.

SMITS, Joop. **Only a clean, sustainable port has a future: port of rotterdam.** Apresentação realizada para o Porto de Barranquilla em 7 de Junho de 2016, slides 18/21.

VALLE, Vanice Regina Lírio do. **Direito fundamental à boa administração e governança.** Belo Horizonte: Fórum, 2011.