

## **SUSTENTABILIDADE DA ATIVIDADE PORTUÁRIA RUMO À AGENDA AMBIENTAL PARA O PORTO DO CANAL DE SÃO SEBASTIÃO**

**Ícaro A. Cunha  
Jônatas de Pinho Vieira  
Eduardo Hipólito do Rego**

### **Resumo**

Normalmente, a atividade portuária não se dá sem o devido comprometimento do meio ambiente físico e antrópico que o cerca. Uma tentativa de minimizar os impactos negativos da atividade é alicerçá-la sob a perspectiva do desenvolvimento sustentável. Dando voz principalmente à comunidade existente ao entorno dos empreendimentos portuários e aos que se utilizam das frentes de mar, a construção de uma Agenda Ambiental Portuária é condição imprescindível para levar a bom termo toda a dinâmica que é o desenvolvimento de qualquer atividade portuária/aquaviária, mormente nos aspectos que tangem ao meio ambiente natural e aqueles construídos pelo homem. O presente trabalho objetiva criar o arcabouço teórico para a criação de uma Agenda Ambiental Portuária para o Canal de São Sebastião-SP, espaço esse caracterizado por usos múltiplos que vão desde o transporte e descarregamento de petróleo por navios petroleiros de grande porte, passando por navios cargueiros de menor porte, atividades de recreio/lazer, até a pesca profissional e também artesanal, tudo isso agravado pela promessa de transformar o Porto de São Sebastião em ponto de recepção e envio do Novo Corredor de Exportação do Estado de São Paulo.

### **Palavras-chave**

Agenda ambiental portuária; gerenciamento costeiro; negociação ambiental

### **Keywords**

environment port agenda; coastal ecosystem management; environmental negotiation

### **Abstract**

The portuary activity does not happen without compromising the physical and anthropic environment surrounding us. An attempt to

minimize the negative impacts of this activity is the construction of a sustainable development basis. In giving opportunity of manifestation to the existing communities surrounding port activities and to those who uses the coast line, the setting of an Environmental Port Agenda is condition to give a good term to the dynamics of port activities development, specially in the aspects of the natural environment and of that build by man. The present work intends to create the teorethical basis to an Environmental Port Agend setting to the São Sebastião Channel. The channel is a multiple use space, as petroleum transportation by wide load cargo ships, small ships, sailing boats, recreational boats and professional fishing boats. The situation becomes more difficult when we consider the possible transformation of this area in the main point of what is being called “New Exportation Corridor” to the state of São Paulo.

## **SUSTENTABILIDADE DA ATIVIDADE PORTUÁRIA RUMO À AGENDA AMBIENTAL PARA O PORTO DO CANAL DE SÃO SEBASTIÃO**

**Ícaro A. Cunha  
Jônatas de Pinho Vieira  
Eduardo Hipólito do Rego**

### **INTRODUÇÃO**

O mundo globalizado, dentre suas diversas características, destaca-se pela prática que prioriza a agilidade nas conexões que transportam bens ou serviços, tangíveis e/ou intangíveis, e também vem dando um maior peso à valorização das potencialidades locais, que preferencialmente deveriam interagir com a dinâmica do comércio local ou global sob a ótica da sustentabilidade.

A dinâmica dos transportes está intrinsecamente ligada a essa nova realidade: diminuir o tempo e a distância entre dois pontos, otimizar o uso das cargas, aperfeiçoar a multimodalidade e reduzir custos. Boa parte dessa lógica tem os portos como elemento essencial ou integrante de uma rede que precisa ser harmônica, mas que não é, necessária e usualmente, limpa. Assim como a atividade portuária, as demais atividades inerentes à modalidade marítima carecem de um tratamento integrado e sustentável para a convivência concomitante que caracteriza o uso das águas de uma cidade-porto ou portuária.

As atividades portuárias, propriamente ditas, merecem uma atenção maior quando comparadas àquelas outras atividades aquaviárias menos impactantes no tocante a agressão ao meio ambiente. A questão sócio-ambiental permeia os portos desde que os homens resolveram desenvolver melhores técnicas para a atracação de embarcações, interferindo na dinâmica das cidades. No Brasil, a situação é mais delicada porque a maioria das instalações portuárias está localizada na Zona Costeira, em áreas abrigadas e em meio a mangues, estuários e grandes rios. Estas áreas, se de um lado são consideradas preciosos ecossistemas, e recebem numerosos assentamentos humanos que dependem para sua sobrevivência dos

recursos naturais existentes, de outro são as mais apropriadas para o desenvolvimento portuário.

Não se deve esquecer também do impacto que as atividades portuárias trazem sobre o ambiente construído, pois trata-se de um dos aspectos do meio ambiente, ou seja, o meio ambiente cultural, que é integrado pelo patrimônio histórico, artístico, arqueológico, paisagístico e turístico, muitas vezes ignorado quando o fator econômico se sobrepõe aos demais, não respeitando as dinâmicas locais e o sentimento de pertencimento das pessoas ao lugar, fator preponderante na busca da sustentabilidade do desenvolvimento.

O problema não se exaure no conflito entre a localização dos portos e os biomas protegidos, no qual se discute o desaparecimento de áreas naturais para a instalação ou expansão de pontos de atracação para embarcações, transferência ou armazenamento de cargas. Há ainda a agravante que surge da operação portuária, em muitos casos realizada sem qualquer critério de proteção ao entorno, como pode ser o caso de granéis químicos que escorrem para as águas no embarque e desembarque, no despejo constante da água de lastro para os corpos receptores, na dispersão aérea, fora dos padrões convencionais, de granéis sólidos, na dragagem e destino do material dragado, ou na questão da geração, coleta e destino dos resíduos sólidos provenientes das atividades portuárias em terra e das embarcações, por exemplo.

Esse paradoxo do desenvolvimento fez surgir as primeiras discussões sobre o tema, acompanhando o conjunto de bandeiras ambientalistas que se desfraldavam no cenário internacional, em oposição a um movimento de progresso a qualquer custo. A idéia geral era a de que a cooperação global deveria estabelecer mecanismos para transferências tecnológicas, financeiras, para o combate a pobreza e o desenvolvimento econômico. A efervescente Convenção da ONU para o Meio Ambiente em Estocolmo, no ano de 1972, foi o estopim para uma série de novas posturas ou releituras da questão.

Este artigo busca identificar as boas práticas de desenvolvimento sustentável na atividade portuária e marítima, e traça uma perspectiva de utilização marcando os pontos fundamentais para o desenho de uma Agenda Ambiental Portuária.

Na proposição de um roteiro inicial da Agenda Ambiental Portuária de São Sebastião, o presente estudo estará sempre focando o Canal de São Sebastião e os diferentes usos que dele fazem os diversos atores ligados à atividade portuária/aqüaviária, destacando-se os usuários

do Porto Público: Operadores Portuários – OP; Agências Marítimas – AM; Trabalhadores Portuários Avulsos – TPA; Proprietários de Embarcações Auxiliares; Oficinas Navais; Transportadoras, Caminhoneiros e Fornecedores de Consumo de Bordo; a Travessia de Balsas e Lancha que transportam passageiros e autos entre São Sebastião e Ilhabela, e vice-versa; os que se utilizam do Canal para esporte e recreio: Yatch Clubs; Marinas; Garagens Náuticas; Proprietários de veleiros e embarcações de pequeno porte; e os que se utilizam do canal para a pesca: Pescadores profissionais e artesanais.

### **Do Crescimento Econômico ao Desenvolvimento Local Integrado e Sustentável**

A diferenciação entre os termos crescimento e desenvolvimento econômico não foi preocupação da maioria dos economistas até praticamente o final do século passado, muito pelo contrário, os dois termos eram utilizados como sinônimos, ou ainda, somente o termo crescimento econômico era utilizado, entendendo esses teóricos que o crescimento econômico seria o remédio para todos os males que poderiam afligir as sociedades ao redor do mundo.

O aumento de índices como PIB (Produto Interno Bruto), PNB (Produto Nacional Bruto), Renda *per capita* e aumento das exportações, por exemplo, caracterizavam o crescimento econômico e, conseqüentemente, o desenvolvimento econômico, objetivo natural e prioritário de qualquer país, segundo essa corrente de pensamento.

Como crítica a essa abordagem simplista, Rivero (2002, p.132) afirma que:

[...] são os gurus do mito do desenvolvimento que têm uma visão quantitativa do mundo. Ignoram os processos qualitativos históricos-culturais, o progresso não-linear da sociedade, as abordagens éticas, e até prescindem dos impactos ecológicos. Confundem crescimento econômico com o desenvolvimento de uma modernidade capitalista que não existe nos países pobres. Com tal perspectiva, eles só percebem fenômenos econômicos secundários, como o crescimento do PIB, o comportamento das exportações, ou a evolução do mercado acionário, mas não reparam nas profundas disfunções qualitativas estruturais, culturais, sociais e ecológicas que prenunciam a inviabilidade dos “quase-Estados-nação subdesenvolvidos.

Quando se analisa os compêndios de economia de autores nacionais, a partir do presente século, como Vasconcellos e Garcia (2001), Souza (2000) e Nusdeo (2000), por exemplo, não

é raro encontrar definições distintas dos termos crescimento e desenvolvimento econômico, onde sucintamente o primeiro prioriza o crescimento da renda real da economia, sem se preocupar com distribuição de renda, e o segundo leva em consideração também aspectos sociais que resultem numa melhor qualidade de vida para a população, como redução da mortalidade infantil e do analfabetismo, queda do número de mortes na população total etc..

Dentre os que distinguem os conceitos crescimento econômico e desenvolvimento, Furtado (2004, p. 484) sinteticamente parece elucidar a questão com um olhar bastante crítico quando afirma que:

[...] *o crescimento econômico*, tal qual o conhecemos, vem se fundando na preservação dos privilégios das elites que satisfazem seu afã de modernização; já *o desenvolvimento* se caracteriza pelo seu projeto social subjacente. Dispor de recursos para investir está longe de ser condição suficiente para preparar um melhor futuro para a massa da população. Mas quando o projeto social prioriza a efetiva melhoria das condições de vida dessa população, o crescimento se metamorfoseia em desenvolvimento.

Na esteira da constatação de que o crescimento econômico, por si só, não era suficiente para a solução dos principais males que se abatiam sobre a sociedade humana, principalmente a fome, miséria e desemprego, associados ao desaparecimento dos recursos naturais pelo uso indiscriminado e sem critérios, ao mesmo tempo em que a população, em várias partes do mundo, vinha aumentando a taxas incompatíveis com os recursos ambientais disponíveis, é que nasce o conceito de Desenvolvimento Sustentável.

O pioneirismo no trato e conceituação do termo Desenvolvimento Sustentável se deve à Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (CMMD), através da obra *Nosso Futuro Comum* (COMISSÃO MUNDIAL SOBRE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1988), também conhecida como Relatório Brundtland<sup>1</sup>.

De acordo com a CMMD (p. 46):

O desenvolvimento sustentável é aquele que atende às necessidades do presente sem comprometer a possibilidade de as gerações futuras atenderem a 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;

---

<sup>1</sup> Gro Brundtland foi a coordenadora do Relatório “Nosso Futuro Comum”.

? a noção das limitações que o estágio da tecnologia e da organização social impõe ao meio ambiente, impedindo-o de atender às necessidades presentes e futuras.

A CMMD reafirma que “Mesmo na noção mais estreita de sustentabilidade física está implícita uma preocupação com a equidade social entre as gerações, que deve, evidentemente, ser extensiva à equidade em cada geração.” (p. 46).

Procurando concluir o que seria “a busca do desenvolvimento sustentável”, a CMMD elenca sete objetivos que deveriam inspirar a ação nacional e internacional para o desenvolvimento sustentável:

- ? um sistema político que assegure a efetiva participação dos cidadãos no processo decisório;
- ? um sistema econômico capaz de gerar excedentes e *Know-how* técnico em bases confiáveis e constantes;
- ? um sistema social que possa resolver as tensões causadas por um desenvolvimento não-equilibrado;
- ? um sistema de produção que respeite a obrigação de preservar a base ecológica do desenvolvimento;
- ? um sistema tecnológico que busque constantemente novas soluções;
- ? um sistema internacional que estimule padrões sustentáveis de comércio e financiamento;
- ? um sistema administrativo flexível e capaz de autocorrigir-se. (p. 70).

Vale a pena ressaltar ainda quais foram os principais imperativos estratégicos das políticas ambientais e desenvolvimentistas derivados do conceito de Desenvolvimento Sustentável, que de acordo com o citado Relatório Brundtland (CMMD, 1988) são: Retomar o crescimento; Alterar a qualidade do crescimento; Atender as necessidades humanas fundamentais; Manter um nível populacional sustentável; Conservar e melhorar a base de recursos; Reorientar a tecnologia e administrar o risco; Incluir o meio ambiente e a economia no processo de decisão.

O documento da CMMD foi a base para as discussões sobre o desenvolvimento sustentável, conceito que foi traduzido em ações e ganhou consenso internacional na Conferência das Nações Unidas para o Desenvolvimento – Rio 92 – na forma de um documento denominado Agenda 21, que é um abrangente plano de ação a ser implementado

pelos governos, agências de desenvolvimento, organizações das Nações Unidas e grupos setoriais independentes em cada área onde a atividade humana afeta o meio ambiente.

A sustentabilidade do desenvolvimento passa, necessariamente, pela dinâmica local de cada comunidade, onde as peculiaridades sociais, econômicas, culturais e ambientais, dentre outras, devem compor o cenário que, mesmo interagindo com o mundo globalizado, não pode perder sua identidade, ao mesmo tempo em que pode expor toda sua potencialidade.

Tecendo suas conclusões a respeito da aparente dicotomia entre crescimento e conservação do meio ambiente, Veiga (2005, p. 188 - 189) diz:

[...] Na verdade, a expressão desenvolvimento sustentável foi a que acabou se legitimando para negar a incompatibilidade entre o crescimento econômico contínuo e a conservação do meio ambiente. Ou ainda, para afirmar a possibilidade de uma conciliação desses dois objetivos, isto é, de crescer sem destruir. Essa legitimidade foi conquistada em oposição à idéia de “ecodesenvolvimento”, preferida por algum tempo pelos principais articuladores do processo internacional que levou à Conferência do Rio, em 1992.

Principalmente após a elaboração da Agenda 21, o debate sobre a sustentabilidade do desenvolvimento ganha corpo, surgindo várias concepções para sua viabilização, destacando-se o Desenvolvimento Local – DL, e mais recentemente o Desenvolvimento Local Integrado e Sustentável – DLIS, entendido esse último como uma estratégia para o DL.

Para Oliveira (2001), quando este disserta sobre o que vem a ser Desenvolvimento Local, a cidadania, além do bem-estar social, é condição primordial do desenvolvimento local, variável essa não mensurável, mas que traduz-se por um estado de espírito, por uma sensação e efetivo pertencimento.

Na ampliação do debate chega-se ao tripé que apóia o DLIS: o meio ambiente, a equidade social e a eficiência econômica, adicionando-se ainda a importância das dinâmicas locais e da participação da comunidade em questões políticas, econômicas, sociais e ambientais.

O que permeia as diferentes formulações de desenvolvimento, a partir da idéia de desenvolvimento sustentável, e que fica explícita principalmente no DLIS, é o entendimento de que sem o engajamento da comunidade local, ao lado de agentes governamentais e organizações do terceiro setor, nas formulações das políticas públicas e tomadas de decisões



sobre o destino de cada comunidade, é praticamente impossível alcançar o tão sonhado desenvolvimento sustentável. Para Sergio Martins essas estratégias implicam na “construção da cidadania e a definição de papéis dos distintos atores sociais com vistas ao manejo adequado dos ecossistemas a partir da harmonia entre pessoas e destas com o ambiente” (MARTINS, 2003, pp. 116-117).

Ribeiro, et al (2000, p. 8) contribui para uma melhor visualização das dificuldades de implantação da estratégia do DLIS enumerando alguns pontos:

1. Despreparo institucional do Governo e da sociedade para realizar efetivamente a descentralização e os temas relacionados com a focalização no plano local das ações voltadas para a redução das desigualdades sociais e para o desenvolvimento sustentável
2. Os governos Municipais, na maioria dos casos, ainda não encontraram as condições instrumentais e metodológicas para levar a cabo iniciativas da Agenda 21 Local/Desenvolvimento Local Integrado e Sustentável, sobretudo pela capacidade institucional atrofiada que detêm, uma herança também do regime militar;
3. Incapacidade e indisposição crônicas para o planejamento e a gestão estratégica, agravadas por uma resistência à mudança e à inovação, enraizada na mentalidade dos agentes políticos;
4. A sociedade civil, ponto destacável, também não se encontra suficientemente habilitada para uma participação efetiva. As organizações da sociedade civil, que representam o *Capital Social* disponível, são relativamente poucas e padecem da falta de profissionalização e participação ampla;
5. No setor privado, de onde poderia ser mobilizado o *capital empresarial*, a concentração também é um fator inibidor de uma participação mais ampla e as poucas iniciativas registradas revelam, sobretudo, quão incipiente vem sendo o engajamento deste setor na superação do desafio de reduzir as desigualdades sociais no país.

Depreende-se que a sustentabilidade do ambiente social e natural realmente só será factível quando a comunidade local, órgãos governamentais, organizações do terceiro setor e o segmento empresarial, unirem-se em prol do mesmo objetivo, numa relação ganha-ganha sempre que possível for, alicerçados pelo arcabouço legal vigente, mormente quando o que

está em questão é a atividade portuária, impregnada que é de interesses difusos de ordem nacional e internacional.

### **Atividade portuária e sustentabilidade: base jurídica e agenda ambiental portuária**

Inegavelmente o Relatório Brundtland resultou em desdobramentos mundiais, orientando novas constituições – assim como nas legislações infra-constitucionais -, e no Direito Internacional. Exemplos disso são percebidos, respectivamente, na Constituição Brasileira de 1988 em seu art. 225<sup>2</sup>, e nos Tratados ou Convenções sobre poluição por óleo no mar<sup>3</sup>. A questão portuária seguiu essa tendência, compelida ora pelo clamor da sociedade ante as pressões ambientalistas, ora por pura adequação aos preceitos legais que passaram a orientar a economia.

Assim, com o precedente da Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios – MARPOL, de 1973, ratificada por um Protocolo em 1978, da Lei nº 6.938, de 1981, que instituiu a Política Nacional do Meio Ambiente, e da Lei 7.661/88, que criou o Plano Nacional do Gerenciamento Costeiro, havia todo o lastro legal para a implementação de uma legislação mais específica para os portos, surgindo então a Lei nº 8.630/93, também conhecida como a Lei de Modernização dos Portos.

Mesmo com a promulgação da Lei de Modernização dos Portos e todas as disposições legais anteriores, faltava uma maior clareza no trato da questão ambiental para as instalações do sítio portuário e das áreas adjacentes, haja vista a manipulação, armazenamento e processamento de carga, ou ainda as necessidades das embarcações, serem atividades de alto risco para o meio ambiente, normalmente consolidado na frágil zona costeira.

Na forma da Lei nº 8.630/93, compete à Administração do Porto, que é a Autoridade Portuária (Art. 3º), dentre outras obrigações, a de “fiscalizar as operações portuárias, zelando para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio

---

<sup>2</sup> O artigo 225 da Constituição Federal está no Capítulo do Meio Ambiente, e é composto pelo caput onde está a norma-matriz reveladora do direito de todos ao meio ambiente equilibrado, pelo parágrafo primeiro e incisos, onde estão os instrumentos de garantia dos direitos enunciados no caput, e pelos parágrafos segundo ao sexto, onde estão os conjuntos de determinações que requerem imediata proteção e direta regulamentação.

<sup>3</sup> A Convenção Internacional sobre Mobilização de Recursos, Resposta e Cooperação contra Poluição por Óleo – OPRC, de 1990, é um dos casos.

ambiente” (Art. 33, § 1º, inciso VII). Além da Autoridade Portuária, as demais entidades exploradoras das instalações portuárias têm atribuição de observar os regramentos existentes e fiscalizar sua aplicação de forma complementar.

Mas a Lei Modernizadora não primou pelo cuidado que a situação requer no que tange ao meio ambiente. Os destaques isolados são para o Art. 4º, Inciso II, § 1º, quando afirma ser imprescindível aprovação do Relatório de Impacto sobre o Meio Ambiente - RIMA para os interessados em fazer qualquer tipo de uso das instalações portuárias; o Art. 30, § 1º, ao disciplinar as competências do Conselho de Autoridade Portuária - CAP, em seu inciso XII, onde explicita que lhe cabe “assegurar o cumprimento das normas de proteção ao meio ambiente”; e o já citado Art. 33, § 1º, inciso VII.

Indubitavelmente, pela importância do tema, foi pouco. Para suprir parte das lacunas da Lei dos Portos, em reforço às especificidades ambientais, veio em 2000 a Lei nº 9.966<sup>4</sup>, denominada “Lei do Óleo”, que incorporou a Convenção MARPOL 73/78 e outras convenções internacionais nesta área, de que o Brasil é signatário. Estava pronto o arcabouço jurídico que consubstanciou os trabalhos de atualização do Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro – PNGC.

O primeiro Plano de Ação Federal para a Zona Costeira - PAF foi editado em 1998, estruturado com 4 programas e 32 linhas de ação, das quais 12 delas eram de competência do Ministério do Meio Ambiente - MMA. Assim, em 02 de dezembro de 1998, a Comissão Interministerial dos Recursos do Mar - CIRM deliberou, em sua reunião plenária, pela aprovação da primeira Agenda Ambiental Portuária para os portos e instalações portuárias de uso privativo fora das unidades portuárias - Resolução CIRM nº 006/98. A Agenda contém seis grandes objetivos que delineiam ações específicas no Subsetor:

- promover o controle ambiental da atividade portuária;
- inserir a atividade ambiental no âmbito do gerenciamento costeiro;
- implantar unidades de gerenciamento ambiental nos portos e nas instalações portuárias fora dos portos;

---

<sup>4</sup> Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional. Foi promulgada em 28/04/2000 e regulamentada pelo Decreto nº 4.136, de 20/02/2002.

- regulamentar os procedimentos da operação portuária adequando-os aos padrões vigentes;
- capacitar recursos humanos para a gestão ambiental portuária.

Com essas diretrizes, a Agenda Ambiental Portuária passou a ser um documento referência no trato ambiental dos portos brasileiros. Na opinião de Marcos Maia Porto:

A Agenda Ambiental Portuária tornou-se, por conseguinte, o primeiro termo de compromisso do Subsetor Portuário com novos parâmetros adotados no país. A sua elaboração e aprovação constituíram-se um marco de formulação de um sistema portuário mais preocupado com suas externalidades e mais responsável perante a sociedade, de quem herdou a demanda ambiental. (...) Na prática, a Agenda incorporava novas demandas por questões ambientais, agora mais amplas, com maior alcance, face à interação dos requisitos de preservação, conservação e recuperação do patrimônio natural. (PORTO, 2002, p. 109).

Na questão portuária, diferentemente de outras situações do direito positivo brasileiro, as disposições legais e a instituição da Agenda Ambiental Portuária vieram, destarte, para organizar uma atividade em andamento. A orientação para o licenciamento incorpora um controle que objetiva preservar a qualidade do meio ambiente e proporcionar condições técnicas de atuação em situações de perda dessa mesma qualidade. O que fazer, e como fazer o licenciamento ambiental do porto deve estar organizado em uma espécie de Termo de Referência, documento que surge naturalmente da elaboração da Agenda Ambiental Portuária.

No ensinamento de Marcos Maia Porto, esse termo de referência determina “o grau de interferência, em forma e quantidade, que as instalações portuárias e suas atividades exercem sobre o sítio portuário, englobando as instalações de uso comum e privativo, com a superposição do efeito dessas duas partes na unidade portuária”. (PORTO, 2002, p.111).

Um outro efeito interessante nascido da implementação da Agenda Ambiental Portuária é a de inserir a atividade dentro dos PAFs, e por conseguinte, discutir a Zona Costeira em conjunto com os poderes públicos locais. Como é sabido, a Zona Costeira é uma faixa de transição onde interagem 3 grandes sistemas: oceânico, atmosférico e continental. Ela tem quase 7.400 km de extensão, e largura que varia de 70 a 480 km, abrangendo 512 dos 4.493 municípios do Brasil (IBGE, 1991). Pela Lei 7.661/88, os planos de gerenciamento costeiro a

serem concebidos em nível Federal, Estadual e Municipal devem ser aplicados na Zona Costeira. Vai depender, portanto, da amplitude da Zona para se conceber o plano, e daí decorrem o valor ambiental e sua eficácia.

Diz o art. 6º, § 2º da Lei 7.661/88 que “para o licenciamento, o órgão competente solicitará ao responsável pela atividade a elaboração do Estudo de Impacto Ambiental”. Essa determinação serve para qualquer parcelamento ou remembramento do solo que possa causar alterações das características naturais da Zona Costeira. Portanto, no caso dos portos, há um somatório de interferências pelo conjunto de instalações e obras de proteção, além daquelas relativas à facilitação da navegação, que dão uma dimensão bastante ampla aos problemas decorrentes da atividade.

A Agenda Ambiental Portuária aparece nesse cenário como uma indutora da promoção do controle ambiental, forçando o surgimento de centros de gerência do meio ambiente, responsáveis, entre outras coisas, por capacitar recursos humanos para a efetiva aplicação das diretrizes ambientais, ou ainda, adequando procedimentos de operação aos padrões em vigor.

Vale destacar alguns aspectos da Lei 9.966/00, conhecida como “Lei do Óleo”, que trouxe importantes direcionamentos ao trato ambiental dentro do sítio portuário. Essa lei visa prevenir, controlar e fiscalizar a poluição causada por alijamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas (interiores e marítimas) sob jurisdição nacional, e implementa 3 Convenções Internacionais: a) Para Prevenção da Poluição Causada por Navios (Londres/MARPOL, 73/78); b) sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo (CLC/69) e c) sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo (OPRC/90). Segundo a Lei, as entidades exploradoras de portos organizados e instalações portuárias e os proprietários ou operadores de plataforma deverão elaborar o manual de procedimento interno, os planos de emergência, realizar auditorias ambientais bienais e dispor de instalações de recebimento e tratamento dos resíduos e dos meios destinados ao combate à poluição.

Os **Planos de Emergência** destinam-se a combater a poluição de forma rápida e eficiente. A lei refere-se a planos individuais, ou seja, para portos organizados, para instalações portuárias e para as plataformas. Após as elaborações em cada um destes locais do sítio portuário, são consolidados num único plano. A Coordenação para elaboração é sempre do órgão ambiental competente (estadual e federal), porém, cabe ao Instituto Brasileiro do

Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA preferencialmente, pelo interesse da União nos portos, coordenar a aplicação dos planos de emergência. No que diz respeito à contribuição financeira e meios para implementar os planos, a responsabilidade de custeio é das entidades exploradoras dos portos e os proprietários ou operadores de plataformas (art. 7º, § 2º da lei), porém, regressivamente, despesas devem ser ressarcidas do causador do dano, aí compreendido o proprietário do navio, que não participa da preparação do plano de emergência.

O **Manual de Procedimento** é uma obrigação das entidades exploradoras de portos organizados, instalações e proprietários/operadores de plataformas. Trata do gerenciamento de riscos de poluição e gestão dos resíduos gerados na atividade de movimentação e armazenamento de óleo e substâncias nocivas ou perigosas, além de estabelecer a estrutura de responsabilidades funcionais dentro de cada empresa.

No que diz respeito às **Auditorias Ambientais Independentes**, a lei obriga que entidades exploradoras de portos, proprietários e operadores de plataformas devem realizá-las com o objetivo de avaliar os sistemas de gestão e controle ambiental em suas entidades. Por Auditoria Ambiental entende-se aquela preparada por especialistas em hidrologia, poluição do mar e águas interiores, ecologia, direito ambiental, segurança industrial e dos transportes. Deve ser independente, ou seja, empresa contratada não pode obrigar-se a dar opinião favorável ou omitir-se, não havendo vínculo ou contrato com as empresas auditadas. Caso não ocorra a apresentação da Auditoria Ambiental a cada dois anos, a penalidade de multa deve ser aplicada, consoante o art. 25, inciso II. É obrigação de fazer, e portanto, incorre em Ação Civil Pública aquele que infringir tal requisito.

Segundo a lei, as entidades exploradoras de portos organizados e instalações portuárias e os proprietários ou operadores de plataformas devem ainda dispor obrigatoriamente de **instalações ou meios adequados para o recebimento e tratamento dos diversos tipos de resíduos** para o combate da poluição, observadas as normas e critérios estabelecidos pelo órgão ambiental.

Cabe tecer breves considerações acerca dos impactos ambientais sobre os recursos hídricos, já que o arcabouço jurídico da Agenda Ambiental Portuária prevê a abordagem da matéria. A área de transição (litoral) recebe as águas do continente que lá vão desaguar, carreando partículas orgânicas e inorgânicas, substâncias naturais e poluentes, que afetam de

maneira significativa a área dos ecossistemas costeiros. Os rios sofrem ainda o impacto gerado pelo processo de desmatamento das matas ciliares. Com o desmatamento, os sedimentos que normalmente ficariam retidos no solo, são arrastados pelas chuvas para o fundo dos rios ou estuários que, conseqüentemente tem seu nível de profundidade alterado. Esse fenômeno denomina-se assoreamento, e pode também dificultar a navegação.

Quanto mais próximo da linha costeira, mais facilmente pode-se perceber os problemas advindos da poluição hídrica e do depósito de sedimentos, muitas vezes contaminados com metais pesados e outras substâncias tóxicas. Existem também as fontes poluidoras próprias das zonas costeiras, como por exemplo, a emissão de esgoto sanitário e a disposição de materiais oriundos das atividades de dragagem. Todas causam danos que acabam afetando não apenas os ecossistemas costeiros, mas também, de modo direto ou indireto, os mares e oceanos.

A Política Nacional de Recursos Hídricos – PNRH foi instituída pela Lei nº 9.433, de 08 de janeiro de 1997. Essa lei institui o Sistema Nacional de Recursos Hídricos e prevê a gestão desses recursos de forma descentralizada e executada com a participação do Poder Público, dos usuários e das comunidades. Entre as diretrizes da PNRH destaca-se a integração da gestão das bacias hidrográficas com a dos sistemas estuarinos e zonas costeiras.

Finalmente, no que tange aos Princípios do Direito Ambiental, a Agenda Ambiental Portuária enquadra-se naqueles que Cristiane Derani classifica como fundamentais (DERANI, 2001, p. 160): o da cooperação, do poluidor-pagador, e da precaução.

Pelo **princípio da cooperação**, há uma atuação conjunta do Estado e da Sociedade, na escolha de prioridades e nos processos decisórios, não sendo exclusivo do Direito Ambiental, pois faz parte da estrutura do Estado Social, já que orienta a realização de outras políticas relativas ao objetivo do bem comum.

No **princípio do poluidor-pagador**, arca o causador da poluição com os custos necessários à diminuição, eliminação ou neutralização dos danos causados, sendo também conhecido como Princípio da Responsabilidade. Tem como conseqüência um maior cuidado em relação ao potencial poluidor da produção, pois o “sujeito econômico” (produtor, consumidor, transportador) arca com os custos de diminuir ou afastar o dano ao meio ambiente.

O **princípio da precaução** significa ir além de tomar simples medidas para afastar o perigo: é uma precaução contra o risco. Objetiva assim prevenir já uma suspeição de perigo, seu trabalho é anterior a manifestação de perigo. Para Derani, “é um princípio tão importante que é considerado o ponto direcionador central para a formação do Direito Ambiental” (DERANI, 2001, p. 164).

Estes aspectos são relevantes para que se situe o ambiente do trabalho, em uma perspectiva que alia bases legais e ferramentas de gestão dentro do cenário dos portos.

A construção de uma Agenda Ambiental Portuária Local deverá, necessariamente, além de levar em consideração os preceitos legais que a fundamentam, incrementar seus maiores esforços na participação ativa de todos os atores locais ligados direta ou indiretamente ao porto, pois só assim as especificidades locais, anseios, capacidade de lidar com o tema e preparo técnico da comunidade, poderão ser contemplados. Os esforços devem se dar principalmente através da educação ambiental portuária, não só voltada aos que diretamente vivem da atividade mas também aos alunos das séries iniciais do sistema educacional, buscando-se assim uma profunda conscientização que se torne em prática da maneira sustentável de se relacionar com o mar.

### **O Porto do Canal de São Sebastião e a proposição de um Roteiro inicial para a Agenda Ambiental Portuária**

A construção do porto público se deu entre os anos de 1934 – 1954, sendo inaugurado oficialmente em 20 de janeiro de 1955 (PORTO DE SÃO SEBASTIÃO, 2004), construção motivada, principalmente, pela crise do Porto de Santos (RESSURREIÇÃO, 2002, p.215), que devido ao seu acentuado e crescente movimento, sinalizou para as autoridades estaduais que um Porto Público em São Sebastião desafogaria o Porto de Santos, atuando em parceria e como alternativa dentro do Estado de São Paulo, para o transporte marítimo de cargas.

Existe ainda uma confusão reinante quando se fala do Porto de São Sebastião - PSS, em que muitos confundem o Cais Comercial com o Terminal Marítimo Almirante Barroso – TEBAR, terminal privativo da Petrobrás, que muito embora esteja na área do porto organizado, não se caracteriza pelo escoadouro de mercadorias e/ou passageiros, não dependendo de mão-de-obra tipicamente portuária, caracterizada pela mão-de-obra avulsa,



bem como de equipamentos portuários tradicionais, tampouco de estradas de rodagem, pois o óleo transportado pelos navios flui destes para os tanques e refinarias através de dutos.

Outra afirmação ouvida e noticiada frequentemente, sem a devida explicação, acaba se transformando numa grande falácia, quando se refere ao Porto de São Sebastião como sendo um dos três melhores portos do mundo no que tange a sua profundidade. A informação correta é que graças à configuração natural, o Canal de São Sebastião é considerado a terceira melhor região portuária do mundo, fazendo das condições de calado e abrigo à navegação, formado pelo largo “corredor” existente entre o continente e a Ilhabela, as mais confortáveis e seguras.

Na verdade, a profundidade do canal de São Sebastião oscila entre 16m e 40m (DELEGACIA DA CAPITANIA DOS PORTOS EM SÃO SEBASTIÃO, 2006), enquanto a do Porto de São Sebastião, em seu berço principal, é de 8,2m (PORTO DE SÃO SEBASTIÃO, 2004), sendo este um dos óbices à atracação de navios de porte médio/grande.

Nota-se que não só a cidade de São Sebastião se utiliza do canal mas também a cidade de Ilhabela que, muito embora não tenha um porto, convive diretamente com o mar, destacando-se principalmente por ser conhecida internacionalmente como a Capital da Vela.

### **Infraestrutura existente e perspectivas de expansão**

Quanto às instalações e respectivas dimensões do PSS, compreendem:

As instalações de acostagem, em formato de píer, medem 362m distribuídos em 4 berços sendo o principal, o Berço 101, de 150m de comprimento e 8,20m de profundidade. Os outros 3 berços, que atendem pequenas embarcações, são o Berço 201 – com extensão de 51,5m e 7,20m de profundidade, o Berço 202 – com extensão de 75,1m e 6,20m de profundidade, e o Berço 203 – com extensão de 86,0m e 4,0m de profundidade.

Para armazenagem o porto conta com três armazéns, totalizando 2.431m<sup>2</sup> e três pátios perfazendo 124.500m<sup>2</sup> para carga geral.

Em 2004 o discurso do governo do Estado de São Paulo foi no sentido de tornar o Porto Organizado de São Sebastião um corredor de exportação, inicialmente viabilizando a exportação de carros, o que ocorre até o presente momento.

Segundo o Secretário dos Transportes do Estado de São Paulo, Dario Rais Lopes, o Porto de São Sebastião teria a capacidade de exportar até 30.000 carros e, após a ampliação esperada do porto, com construção de mais 4 berços e 1 píer, essa capacidade saltaria para 60.000 carros. (NOTÍCIAS DE SÃO SEBASTIÃO, 2004).

Segundo a fonte acima citada, também será inclusa nessa proposta uma obra de interligação entre o trecho duplicado da SP-55, no bairro da Enseada (aproximadamente 10km do porto) e o porto, trecho que seria uma pista por trás da serra, incluindo alguns túneis. Com todas essas obras, a capacidade de movimentação do Porto passaria dos atuais 400 mil toneladas/ano para 3 milhões de toneladas anuais em 2010.

### **Os conflitos socioambientais no Porto do Canal de São Sebastião**

O denominado “Porto do Canal de São Sebastião” abriga uma região de múltiplos conflitos socioambientais<sup>5</sup>. O clássico exemplo é o histórico de vazamentos de petróleo a partir das operações da Petrobrás, que influencia diretamente a economia da região: a pesca, a maricultura, e o turismo. A ausência de infra-estrutura adequada para a coleta, tratamento e disposição final de esgotos domésticos pela SABESP – Cia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo, concessionária que opera seu principal emissário há 17 anos sem licença ambiental, também gera um conflito com o comércio de beira mar, com empresários da hotelaria e ambientalistas, onde a partir da sinalização de balneabilidade das praias impróprias para banho<sup>6</sup>, queixam-se de queda no movimento, de problemas com a saúde pública e com o meio ambiente. O porto comercial, com seu único berço de atracação e reduzida diversidade de cargas, cuja administração do porto está vinculada à DERSA – Desenvolvimento Rodoviário S/A, não tem pessoal capacitado para o gerenciamento ambiental da atividade, o que resulta em polêmicas com a população por conta do trânsito e dispersão de material pela cidade, problemas com a manipulação do lixo dos navios, e operações de carga e descarga

---

<sup>5</sup> Paul E. Little define os conflitos socioambientais como disputas entre grupos sociais derivados dos distintos tipos de relação que eles mantêm com seu meio.

<sup>6</sup> A sinalização das praias é feita pela CETESB através de coletas de amostras e resultados semanais da água. As bandeiras vermelhas indicam praias impróprias para o banho, enquanto que as bandeiras verdes indicam praias próprias.

sem equipamentos adequados, facilitando o carreamento de partículas para o mar e ecossistemas do entorno.

Há vários outros grupos em conflito, notadamente de pescadores artesanais com os usuários do CSS, ou destes com grandes pescadores profissionais e atuneiros, derivados da disputa de espaços ou da queda dos estoques. Os pescadores (artesanais e profissionais) reclamam ainda da inexistência de terminais adequados para atracação e abastecimento, forçando a concentração de fundeadouros ou de operações perigosas<sup>7</sup>. Destacam-se também conflitos que acabaram crescendo nos últimos anos, fruto de atividades econômicas florescentes, como é o caso das garagens náuticas, que se instalaram nas praias e geraram confusões com residências e banhistas, ou dos resultados de obras sem o devido planejamento, valendo aqui o exemplo do aterro da rua da praia, que afastou o Centro Histórico da sua frente de águas (CUNHA, 2003, p. 88)

A tipologia dos conflitos socioambientais deve ser classificada em conflitos em torno do controle sobre os recursos ambientais, dos impactos gerados pela ação humana e natural, e do uso dos conhecimentos ambientais (LITTLE, 2001). No Canal de São Sebastião podemos encontrar exemplos de toda essa tipologia proposta, resultando em um verdadeiro laboratório vivo de conflitos. Na opinião de Barragan Muñoz (MUÑOZ, 2004, 33) porto e ambiente natural se relacionam de maneira conflitante, não havendo uma fórmula mágica que garanta uma boa relação, nem entre pessoas, nem entre porto e ambiente natural.

Vários impasses enfrentados na região do CSS poderiam ser equacionados através do estabelecimento de um Zoneamento Ecológico Econômico (ZEE) do Canal, participativo e negociado, com instrumentos de monitoramento e sanção, além de metas de responsabilidade (CUNHA, 2003, p. 95). O ZEE para o Litoral Norte foi discutido durante muitos anos, e acabou sendo promulgado pelo Decreto Estadual nº 49.215/2004, inclusive com o pioneiro zoneamento marinho. Todavia, por ser um instrumento de planejamento regional, não observa as peculiaridades do CSS, sendo que o zoneamento marinho está adstrito à isóbata de 23,8 metros de profundidade<sup>8</sup>, o que não incorpora a totalidade do Canal.

Entende-se que, ao lado do ZEE específico para o porto do CSS, a elaboração de uma Agenda Ambiental Portuária nos moldes citados, em conjunto de uma organização

<sup>7</sup> Como é o caso do Bairro de São Francisco, em São Sebastião, e do Saco da Capela, em Ilhabela.

<sup>8</sup> Limite definido pela Lei Estadual nº 10.019/98 e ratificado pelo art. 31 do Decreto nº 49.215/02

institucional de cobrança das responsabilidades nela pactuadas, seria uma das alternativas para planejar o Canal de São Sebastião em conformidade ao desenvolvimento sustentável.

### **Roteiro inicial para uma Agenda Ambiental Portuária de São Sebastião**

Com base na identificação dos principais conflitos existentes no Porto do Canal de São Sebastião, e considerando que a Agenda Ambiental Portuária é o mecanismo mais efetivo para conseguir um planejamento consciente para a região, cumpre elencar alguns itens para a formulação do roteiro inicial, com base nas diretrizes da Lei 9.966/00, Código de Conduta Ambiental da Organização de Portos Marítimos Europeus (ESPO/1994), Marpol 73/78, Lei 8.630/93, dentre outros:

#### **? Abrangência**

Este aspecto está ligado à territorialidade ou abrangência espacial da AAP. No caso, define-se o “Porto do Canal de São Sebastião” como uma região que congrega usuários do mar na área limítrofe ao Canal, do sítio portuário propriamente dito e todo o contorno de áreas atingidas ou sob influência da atividade nele exercida, como a industrial, a turística, a comercial e em especial, abrangendo ainda todo o trajeto percorrido quando do transporte de cargas perigosas ou potencialmente danosas ao meio ambiente.

#### **? Inventário de riscos e danos ambientais**

Rico em conflitos, o Canal de São Sebastião também apresenta uma gama de riscos ambientais. No sítio portuário os riscos estão principalmente: na possibilidade de abalroamento na movimentação simultânea das diversas modalidades de embarcações existentes, indo desde superpetroleiros até caiaques e pequenas canoas; no movimento e manipulação de cargas nos conveses e porões das embarcações, nos armazéns, pátios, e durante todo o transporte, entre outras. Deve-se ter em mente o risco de dano ambiental efetivo e as externalidades.

#### **? Lista de controle de áreas e principais atores**

Aqui importa elencar quais são os locais onde os problemas são mais impactantes, com maior probabilidade de ocorrência e, onde e quais autoridades (portuárias ou não) podem e/ou devem intervir, fazendo-se conhecer quem são os responsáveis pela aplicação das normas (internacionais, nacionais e locais), como se demonstram as vantagens da auto-regulamentação e da obediência às condutas ambientais, quais são os fóruns de discussão e como podem ser validadas as deliberações.

### **? Recomendações sobre procedimentos e metas ambientais**

Forma-se uma base para estabelecer e estimular políticas e procedimentos, promovendo a troca de informações sobre as melhores práticas ambientais, em especial o desenvolvimento sustentável. Considera-se um planejamento de longo prazo, negociando uma declaração formal e consensual entre os agentes privados e públicos a favor de um porto limpo, ou seja, uma estratégia para obter o equilíbrio entre o desenvolvimento e a proteção ambiental. Alia-se a estes procedimentos, um sistema firme de penalidades aos responsáveis pelo descumprimento das metas propostas e, em contrapartida, deve-se estipular algum tipo de incentivo à(s) empresa(s) que se sobressaírem no cumprimento de seus deveres, como uma premiação material simbólica ou espaço na mídia local/regional para a divulgação dessas práticas pela empresa.

### **? Programas obrigatórios e especiais de implantação**

Há determinadas atividades que devem ser objeto de projetos específicos, como é o caso da elaboração de uma gestão de resíduos, da adequação de instalações, manipulação de cargas, da implementação de setores de gerenciamento ambiental nas instalações portuárias e dos planos de emergência. Outros planos, ligados ao entorno do sítio portuário, são desejáveis e dentre eles destacam-se os relativos à recuperação do Centro Histórico, à capacitação de trabalhadores portuários, recursos humanos em geral e dos atores responsáveis pelo cumprimento da Agenda Ambiental Portuária, bem como os planos de comunicação para dispor e tornar conhecida a política ambiental e os sistemas de acompanhamento para avaliar os progressos.

### **? Inserção da Agenda Ambiental Portuária em políticas existentes**

A Agenda Ambiental é uma política para os portos que deve se engajar, reforçar ou incentivar outras políticas de gestão estratégica. Assim, inserir a atividade portuária no âmbito do gerenciamento costeiro, reforçar o Zoneamento Ecológico Econômico com um zoneamento próprio do Canal de São Sebastião ou, incrementar políticas públicas existentes, também são missões da AAP.

Em todas as etapas deve estar garantida a participação do público, estimulando que cidadãos e entidades da sociedade civil estejam presentes na tomada de decisão. Esta é uma das formas de levar ao conhecimento da comunidade quais são as atividades portuárias, seus riscos, ameaças e vantagens, bem como possibilitar que sua opinião seja incorporada aos projetos, medidas preventivas e mitigadoras de impactos negativos.

## Conclusões

Ao abordar a evolução do desenvolvimento, da origem às mais modernas noções de sustentabilidade, averiguar o rol de conflitos socioambientais no Canal de São Sebastião e aplicar esses mesmos conceitos ao trato da atividade portuária, indispensável pontuar algumas conclusões:

1) Sustentabilidade representa a capacidade de a sociedade organizar-se por si mesma, ou “capacidade de sustentação”. São atividades sociais, políticas e econômicas geradas pela própria sociedade em seu próprio benefício. Um bem ou recurso é sustentável na medida em que pode (ou deve) durar para atender às necessidades dos ecossistemas naturais e às demandas dos ecossistemas sociais (processos de produção e consumo). Isto significa que a sustentabilidade dos recursos naturais depende da sua disponibilidade, do *quanto* e *como* são explorados, transformados e utilizados. A elaboração da Agenda Ambiental Portuária, portanto, ao considerar os elementos naturais do sítio portuário – solo, água superficial e subterrânea, ar e paisagem – pressupondo acidentes geográficos como estuários, baías, enseadas, praias, mangues, matas ciliares, entre outros biomas da Zona Costeira, faz com que se conheça melhor cada um dos diferentes aspectos do sítio portuário, calculando riscos, corrigindo ou mitigando as intervenções realizadas ou em planejamento;

2) A construção de estratégias de Desenvolvimento Sustentável - que pressupõe equilíbrio entre dimensões econômicas, sociais e ambientais - necessita contar com instrumentos tecnológicos e jurídicos eficientes e eficazes para a construção da sustentabilidade do sítio portuário. No caso dos portos, é fundamental aproximar a comunidade dos destinos do porto, reduzindo as distâncias e diferenças da relação porto-cidade. Para tanto, a Agenda Ambiental Portuária aparece como indutor capaz de unificar tecnologia e participação através dos diplomas legais existentes. Tais estratégias também são harmônicas aos princípios fundamentais do Direito Ambiental, como o princípio da cooperação, do poluidor pagador, e da precaução, pois a construção da Agenda Ambiental Portuária obriga a participação conjunta dos atores locais e dos Poderes Públicos, impõe penalidades aos que não se adequarem ao sistema planejado e administra o risco existente no ambiente portuário;

3) Considerando que um dos princípios do Desenvolvimento Sustentável é gerar uma estrutura nacional para a integração de desenvolvimento e meio ambiente à partir de certas exigências, como a existência de: a) instituições capazes de uma abordagem conjugada, intersetorial e dirigida para o futuro, no tocante a decisões; b) sistemas de leis ambientais; c) política econômica e melhoria de tecnologia; e d) conhecimento baseado em pesquisa e controle, tem-se na Agenda Ambiental Portuária o meio adequado para aplicar Desenvolvimento Sustentável à política dos portos, de vez que é possível alcançar uma economia e um uso sustentável, como reconhecem o WWF/PNUMA<sup>9</sup>, pois **Desenvolvimento Sustentável** indica a melhoria da qualidade de vida e respeito aos limites de capacidade dos ecossistemas; **Economia Sustentável** indica a economia que resulta do Desenvolvimento Sustentável e que, portanto, conserva a sua base de recursos naturais; e finalmente, **Uso Sustentável** indica a utilização de recursos renováveis de acordo com sua capacidade de reprodução;

4) A implementação da Agenda Ambiental Portuária atende a pelo menos quatro dos sete imperativos estratégicos mencionados no Relatório Nosso Futuro Comum, onde estão os

---

<sup>9</sup> WWF (*World Wildlife Found*) é a sigla do Fundo Mundial para a Natureza, foi criada em 1961 e tem sede na Suíça. PNUMA é a sigla do Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente.

principais objetivos das políticas ambientais e desenvolvimentistas que derivam dos conceitos de Desenvolvimento Sustentável. Os quatro imperativos referidos são: a) **conservar e melhorar a base de recursos** (para ser sustentável, a base de recursos da Terra precisa ser conservada e melhorada); b) **alterar a qualidade do crescimento** (desenvolvimento que aliar crescimento e menor vulnerabilidade será sustentável); c) **reorientar a economia e administrar o risco** (é preciso orientar o desenvolvimento tecnológico, de modo a concentrar maior atenção aos interesses ambientais, uma vez que a criação de tecnologias está intimamente ligada à administração dos riscos); e d) **incluir o meio ambiente e a economia no processo de decisão** (preocupações econômicas e ecológicas não se opõe necessariamente, sendo certo que a estratégia de Desenvolvimento Sustentável inclui a economia e a ecologia na tomada de decisões, pois estão integradas nas atividades do mundo real);

5) Para implementar a Agenda Ambiental Portuária importa disseminar o conceito, notadamente em uma região que desconhece essa política e pouco pratica a negociação de conflitos. Propõe-se, inicialmente, a convocação dos principais atores portuários, da sociedade civil e da comunidade acadêmica para participação em um seminário que divulgue os principais pontos da AAP, tendo como objetivo um pacto de formalização das diretrizes fundamentais, definindo um plano de ação. Em seguida, trazer programas de capacitação para recursos humanos em gestão ambiental portuária, atraindo voluntários, multiplicando o conhecimento de funcionários públicos e privados no sentido de melhor construir e acompanhar a AAP. Finalmente, criar um organismo que possa dirigir o cumprimento das metas e responsabilidades da AAP, funcionando como fórum permanente de discussões, bem como aplicar as penalidades pertinentes. Esse organismo pode ser uma Agência Costeira, um braço do Grupo de Coordenação Estadual do Gerenciamento Costeiro, ou um Conselho de Governo de caráter deliberativo, garantida a amplitude de participação aos atores.

Finalizando, não pode ser mais admissível que apenas o crescimento econômico, muitas vezes capitaneado por forças e agentes exógenos à localidade, dite as regras para as tomadas de decisões e conseqüentes operacionalizações do mercado, pois o conceito de sustentabilidade atrelado ao Desenvolvimento Local, requer uma tomada de decisão mais democrática e cidadã, que pode ser viabilizada por um acompanhamento paulatino e



consensual, como é o caso da Agenda Ambiental Portuária para um segmento tão importante da economia como o portuário.

## Referências Bibliográficas

COMISSÃO MUNDIAL SOBRE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO. **Nosso Futuro Comum**. Rio de Janeiro: FGV, 1988.

CUNHA, I. **Conflito Ambiental em Águas Costeiras: Relação Porto - Cidade no Canal de São Sebastião**. *Ambiente & Sociedade*, 6(2), 2003.

DELEGACIA DA CAPITANIA DOS PORTOS EM SÃO SEBASTIÃO. Disponível em: <http://www.mar.mil.br/8dn/deltiao.htm>. Acesso em 22 ago 2006. 23:19:10

DERANI, C. **Direito Ambiental Econômico**. São Paulo: Max Limonad, 2001.

FURTADO, C. *Os desafios da nova geração*. In: **Revista de Economia Política**. Vol. 24, n. 4 (96) outubro-dezembro 2004, pp. 483-486.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Banco de Dados Agregados. **Sistema IBGE de Recuperação Automática – SIDRA**. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br>. Acesso em 31 jul 2006.

LITTLE, P. *Os conflitos socioambientais: um campo de estudo e ação política*. In: Bursztein, M (org) **A difícil sustentabilidade – política energética e conflitos ambientais**. Rio de Janeiro: Garamond, 2001.

MARTINS, S.P. **Instituições de Direito Público e Privado**. São Paulo: Editora Atlas, 3ªEd., 2003.

MUÑOZ, J.M.B. *Superando conflitos entre porto e estuário*. In: Cunha, I. (org) **Portos no Ambiente Costeiro**, Saantos: Editora Universitária Leopoldianum, 2004.

NOTÍCIAS DE SÃO SEBASTIÃO. *Estado quer usar porto como alternativa para escoar veículos*. Disponível em: <http://www.litoralvirtual.com.br/noticias/2004/03/SaoSebastiao>. Acesso em: 28 set 2004, 09:26:20.

NUSDEO, F. **Curso de Economia: Introdução ao Direito Econômico**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2000.

OLIVEIRA, F. **Aproximações ao enigma: o quer dizer desenvolvimento local?** São Paulo: Polis; Programa Gestão Pública e Cidadania/EAESP/FGV, 2001.

PORTO DE SÃO SEBASTIÃO. *Site do Porto de São Sebastião*. Disponível em: <<http://transportes.gov.br/bit/portos/ssebastiao/deposaosebastiao.htm>>. Acesso em: 04 ago 2004, 10:31:45.

PORTO, M. M.; TEIXEIRA, S. G. **Portos e Meio Ambiente**. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

RESSURREIÇÃO, R. D. *São Sebastião: transformação de um povo caiçara*. São Paulo: Humanitas, 2002.

RIBEIRO, C. et al. **Modelos Organizacionais para O Desenvolvimento Local Integrado e Sustentável: O Estudo de Caso do Sebrae/Ba**.

Disponível em: <<http://www.anpad.org.br/enanpad2002-prog-eso-p.html>>. Acesso em: 30 jul 2006. 11:37:05

RIVERO, O. **O mito do desenvolvimento. Os países inviáveis no século XXI**. Petrópolis: Vozes, 2002.

SOUZA, N. J. **Curso de Economia**. São Paulo: Atlas, 2000.

VASCONCELLOS, M. A. S. e GARCIA, M. E. **Fundamentos de Economia**. São Paulo: Saraiva, 2001.

VEIGA, J. E. **Desenvolvimento sustentável: o desafio do século XXI**. Rio de Janeiro: Garamond, 2005.

Os autores:

**Ícaro A. Cunha**

Docente do Mestrado em Gestão de Negócios da UNISANTOS

**Jônatas de Pinho Vieira**

Mestrando em Gestão de Negócios pela UNISANTOS

Docente das Faculdades São Sebastião - FASS

**Eduardo Hipólito do Rego**

Mestrando em Direito pela UNISANTOS

Docente das Faculdades São Sebastião - FASS