

UM PEQUENO MAR DE IDEIAS

Charles Giacomini¹

RESUMO: O texto consiste em uma abordagem multidisciplinar sobre a expansão portuária e o comércio marítimo internacional. Em linguagem simples, as reflexões transitam pela área econômica e socioambiental, buscando referências históricas, jurídicas e sociológicas.

PALAVRAS-CHAVE: Expansão portuária; comércio internacional; meio ambiente.

ABSTRACT: The text consists of a multidisciplinary approach to port expansion and international maritime trade. In simple language, it reflects on and through the economic and socio-environmental area, seeking historical, juridical and sociological references.

KEYWORDS: Port expansion; international trade; environment.

SUMÁRIO: Introdução – Revisando tópicos; 1 Time da casa ou visitante? 2 Os deveres da liberdade econômica; 3 Um porto seguro para o desenvolvimento; 4 Competição acirrada; 5 O Titanic ficou pequeno; 6 Olhando para a vizinhança; 7 O preço dos sonhos; 8 Começando com o pé esquerdo; 9 Tradição renovada; 10 O perfil dos novos interessados no debate sobre o meio ambiente; Referências.

INTRODUÇÃO – REVISANDO TÓPICOS

Este artigo nasceu por um acaso. No recesso acadêmico de julho de 2017, fazia leituras quando recebi a gentil visita do Comitê Técnico da *Revista Síntese de Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário*, com um convite para integrar a edição temática sobre expansão portuária². Naqueles dias, meus estudos se davam sobre o desenvolvimento do comércio internacional e tinha em mãos um conjunto de notas resultantes da pesquisa.

¹ Juiz Federal em Itajaí/SC, com atuação na Matéria Tributária, Ambiental, Aduaneira e Portuária, Especialista em Direito Público, Professor de Direito Internacional, Direito Econômico e Filosofia Jurídica na Escola da Magistratura Federal de Santa Catarina – ESMAFESC.

² O presente artigo consiste na republicação integral do texto originalmente publicado na *Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Tributário*, N. 40 (set./out. 2017). São Paulo: IOB, 2017, p. 9 a 25.

Percebi que, com pequeno ajuste de forma e alguma criatividade, poderia surgir algo. O texto é o resumo – por vezes bem-humorado³ – dessas reflexões.

Curiosamente, durante a organização, convenci-me de que a versão a ser publicada deveria seguir praticamente a mesma ordem cronológica da pesquisa, de modo que o leitor estará para mim como um convidado de honra na sala de leituras.

Por ocasião dos estudos, o predomínio jurídico da abordagem deu espaço a aspectos históricos, sociológicos, econômicos e ambientais. O vocabulário técnico foi evitado ou facilitado. A fala que remete à informalidade faz parte de um esforço pela simplificação dos temas jurídicos e pela acessibilidade da língua.

O primeiro tópico consiste em uma breve premissa comportamental a partir da experiência forense. Uma espécie de alerta sobre os perigos do discurso unilateral, típico da cultura do conflito (que se opõe à cultura do consenso). Tem por objetivo convidar o leitor a ocupar uma posição equidistante nos debates que interessam à sociedade. Em seguida, inicia-se um passeio pela temática da expansão portuária, sob as variadas perspectivas que integraram as leituras deste inverno.

1 TIME DA CASA OU VISITANTE?

O ambiente jurídico possui um grande acervo de casos concretos para o estudo da situação de conflito. Cada órgão jurisdicional em atividade é um laboratório.

Por definição, o juiz deverá ser um especialista na arena contenciosa. Seu trabalho é ouvir oponentes. Estes, quando advogam posições antagônicas, aspiram ao monopólio da razão e não têm necessário interesse no convívio argumentativo. O direito processual chama isso de *pretensão resistida* ou *insatisfeita*⁴, o que, de certo modo, representa o estado patológico do diálogo. Então, se o juiz fosse um médico, seria um especialista em

³ “É impolido dar-se ares de importância. É ridículo levar-se a sério. Não ter humor é não ter humildade, é não ter lucidez, é não ter leveza, é ser demasiado cheio de si, é estar demasiado enganado acerca de si [...]” (COMTE-SPONVILLE, André. *Pequeno tratado das grandes virtudes*. Trad. Eduardo Brandão. São Paulo: Martins Fontes, 1995. p. 229)

⁴ CARNELUTTI, Francesco. *Como se faz um processo*. Trad. Hiltomar Martins Oliveira. Belo Horizonte: Líder, 2001. p. 26; SILVA, Ovídio Araújo Baptista da. *Jurisdição e execução na tradição romano-canônica*. 2. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1997. p. 14-19; DINAMARCO, Cândido Rangel. *Instituições de direito processual civil*. 4. ed. São Paulo: Malheiros, v. 1, 2004. p. 116.

acordos doentes e conversas quebradas. Em último caso, tentaria salvar a prosa com uma sentença cirúrgica, que não transitaria por aí antes de um período de observação no segundo grau.

Os fóruns da vida, por vezes, se parecem com hospitais: quase ninguém os visita se não tiver um problema sério a resolver, e, quando precisa deles, é com certa urgência ou desespero. Aliás, há casos em que o mesmo problema pode levar uma pessoa ao hospital e em seguida ao fórum, ou vive-versa. Porém, o ambiente que predomina nesses dois locais é completamente distinto: no hospital prevalece a cooperação, a solidariedade, enquanto no fórum prevalece a rivalização, a individualidade. A questão é saber qual desses padrões assemelha-se ao ambiente social. E a resposta parece não vestir branco.

Cena hipotética: audiência pública na Câmara de Vereadores sobre a “instalação da fábrica” (poderia ser a ampliação do porto). Os participantes da reunião são oriundos de diferentes categorias e realidades, com distinta formação pessoal. Existe no ambiente um verdadeiro arco-íris ideológico. Porém, iniciados os trabalhos, torna-se possível identificar um esforço do público para enquadrar cada orador dentro de um modelo *dual*: favorável ou contrário à fábrica. Logo, um argumento no sentido de que o empreendimento tem importância para a economia acaba atraindo o rótulo de favorável, enquanto a sinalização de preocupações com os impactos socioambientais atrai rotulação oposta (como se só existissem essas duas posições). Tal modelo argumentativo, obviamente, desestimula a produção do conhecimento compartilhado⁵.

Em carta enviada em 13 de setembro de 1953 a um correspondente em Washington, Albert Einstein ponderou sobre o frustrante caráter *adversarial* das relações políticas e diplomáticas na discussão dos problemas de interesse supranacional: “A atitude atual nos leva a ver o *outro lado* como se fosse uma espécie de monstro, com o qual toda tentativa de se chegar a um acordo só poderia ser utópica”⁶.

Talvez isso reflita um fenômeno comportamental mais amplo, especialmente impregnado na cultura latina. Exemplo: quando você vai a um estádio para assistir a uma partida de futebol decisiva, precisa optar na bilheteria entre o setor do time da casa ou dos visitantes. Um erro nessa escolha pode ter consequências dolorosas. O *fair play* aqui é

⁵ Boaventura de Souza Santos, quando tratou sobre a renovação do paradigma retórico (“nova retórica” e “*novíssima* retórica”), sustentou que “a polaridade orador/auditório deve perder a rigidez para se transformar numa sequência dinâmica de posições intermutáveis e recíprocas [...]” (*A crítica da razão indolente: contra o desperdício da experiência*. 2. ed. São Paulo: Cortez, 2000. p. 105).

⁶ EINSTEIN, Albert. *O poder nu – Reflexões sobre a guerra e a paz*. São Paulo: Rotterdan, 1994. p. 212. Grifos no original.

menos romântico. E também não são oferecidas opções para eventuais simpatizantes da arbitragem⁷.

É mais comum do que o desejável o discurso que assume posição fechada em um dos lados do debate, com prévia e mecânica disposição para rebater (e não *ponderar*) os argumentos divergentes. Tais intervenções, contudo, não colaboram para resolução de problemas complexos. No gabinete de gestão da crise, o compromisso deve ser com o atendimento de exigências (1) macroeconômicas, (2) socioambientais, (3) de adequação técnica, (4) de eficiência operacional e (5) de legitimação comunitária. As posições de liderança são merecidas pelos que possuem visão ampla, demonstram sensibilidade aos argumentos opostos e fazem uso espontâneo da primeira pessoa do plural.

2 OS DEVERES DA LIBERDADE ECONÔMICA

O grande desafio do século XXI é equacionar o convívio entre economia e meio ambiente. Na essência, isso consiste em fazer excelente política. Se esse desafio não for vencido, talvez não haja outros. A fala de José Renato Nalini, muito bem captada pelo Professor Cesar Pasold, resume a interdependência dos temas: “Só existe economia porque a ecologia lhe dá suporte. A *ecologia* permite o desenvolvimento da *economia*”⁸.

Em obra estimulante que revisita a crise ambiental, Israel Klabin fala sobre os *limites da terra* e sobre a expansão econômica desordenada. Sintetizando a gravidade da questão, o autor identifica “os três grandes eixos estruturais da civilização que se encontram na berlinda: o meio ambiente, o modelo econômico e o modelo político”⁹.

Todos sabem que o crescimento econômico desenfreado pode levar à extinção do mundo que conhecemos. Se não houver mudança de comportamento em relação ao uso dos recursos naturais, o colapso é uma verdade matemática e deve começar em forma de crise hídrica. A ninguém mais é dado duvidar disso. No entanto, apontar a economia como

⁷ Seria o simpatizante da arbitragem, no Direito brasileiro, a figura do *amicus curiae*? Art. 138 do Código de Processo Civil: “O juiz ou o relator, considerando a relevância da matéria, a especificidade do tema objeto da demanda ou a repercussão social da controvérsia, poderá [...] solicitar ou admitir a participação de pessoa natural ou jurídica, órgão ou entidade especializada, com representatividade adequada [...]”.

⁸ PASOLD, Cesar Luiz. O discurso nuclear do direito portuário brasileiro e o meio ambiente. In: PASOLD, Cesar (Org.). *Ensaio sobre o meio ambiente e direito ambiental*. Florianópolis: Insular, 2012. p. 215. Grifos no original.

⁹ KLABIN, Israel. *A urgência do presente: biografia da crise ambiental*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2011. p. 6.

vilã da história é uma postura muito simplista que nada resolve. Aliás, a “economia” em si não existe. É o resultado de um conjunto de práticas que penetram quase todos os aspectos da vida social. É muito difícil imaginar uma sociedade alheia ao sistema econômico vigente. Sequer o ordenamento jurídico está minimamente preparado para movimentos contrários à lógica econômica.

Então, ao lado das dependências naturais (um ecossistema saudável), a humanidade criou para si uma dependência artificial: o vício econômico. Tudo é traduzido em linguagem econômica¹⁰. Na falta de outro modelo exitoso, o livre mercado preponderou e assumiu proporções globais, tornando-se o amálgama das relações materiais. Atualmente, o fluxo financeiro está para a economia como o oxigênio e o sangue estão para o corpo humano: a mera redução de sua circulação pode desencadear crises agudas com resultados fatais.

Em breve e objetiva releitura conjectural, Fernando Henrique Cardoso abordou globalização, política externa e transição dos fundamentos econômicos, assentando:

Em suma, a atenção hoje se dirige para a construção de mecanismos de liberdade e de responsabilidade. É essencial preservar tudo aquilo que é fundamental para a sobrevivência dos ecossistemas e a qualidade de vida humana sobre a terra: o ar, a água, as florestas, os oceanos. Assim como continua sendo fundamental reduzir a pobreza e aumentar a igualdade globalmente. A salvaguarda desses “bens públicos globais” está na base dos movimentos ecológicos e de responsabilidade social.¹¹

¹⁰ Ainda recordo a sensação de desconforto inicial por ocasião do advento da Lei nº 9.433, de 1997, que instituiu a Política Nacional de Recursos Hídricos e declarou que a água, fonte de toda a vida na Terra, possui preço: “Art. 1º [...] II – a água é um recurso natural limitado, *dotado de valor econômico*” (grifos nossos). Jean-Jacques Rousseau, no século XVIII, já advertira sobre os perigos e consequências da transformação da superfície terrestre em propriedade privada. Eis o clássico fragmento iluminista: “O primeiro que, tendo cercado um terreno se lembrou de dizer: – ‘Isto é meu!’ – e encontrou pessoas bastante simples para o acreditar, foi o verdadeiro fundador da sociedade civil. Quantos crimes, guerras, assassinios, misérias e horrores não teria poupado ao gênero humano aquele que, arrancando as estacas ou tapando os buracos, tivesse gritado aos seus semelhantes: ‘Livrai-vos de escutar esse impostor; estareis perdidos se esquecerdes que os frutos são de todos e a terra é de ninguém!’” (ROUSSEAU, Jean-Jacques. *Discurso sobre a origem e os fundamentos da desigualdade entre os homens*. Trad. Alex Marins. Título original: *Discours sur l’origine et les fondements de l’inégalité parmi les hommes* (1755). São Paulo: Martin Claret, 2005. p. 61). Nesse ritmo, o próximo a ter valor comercial será o ar puro.

¹¹ CARDOSO, Fernando Henrique. *A soma e o resto: um olhar sobre a vida aos 80 anos*. 5. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2012. p. 120.

A relação é de interdependência: se a economia precisa cuidar da ecologia, sua grande provedora, a ecologia também é dependente da economia, penhor da estabilidade social e atualmente a única estrutura com potencial para dar suporte ao desenvolvimento sustentável¹². Logo, se a economia adoecer, o meio ambiente também vai para o hospital, pois o desenvolvimento sustentável pressupõe uma economia forte o suficiente para bancar as indispensáveis medidas ambientais preventivas e compensatórias.

No caso do setor portuário, não há decisões fáceis a serem tomadas¹³. Pelas próprias características de um porto, é impossível operá-lo sem impactar o ecossistema. Porém, os reflexos econômicos de sua atividade têm potencial para alavancar o desenvolvimento da região, inclusive no que diz respeito às políticas de preservação ambiental. Então, desestimular a atividade portuária não é uma decisão sem consequências: de um lado, representa a preservação do ecossistema diretamente afetado pela estrutura, mas a região de influência do porto sofrerá com a perda de um forte impulso econômico. E as regiões que ficam fora dos eixos econômicos não são campo fértil para a introdução de práticas sustentáveis, pois entram em um quadro de estagnação circular em que o subdesenvolvimento econômico e a degradação ambiental compõem os dois lados de uma frágil moeda.

Como bem destacado por Sílvia Machado de Castro:

Onde se instala um porto, cresce uma cidade. Enquanto ele ali estiver, a cidade dele lembrará diariamente. Cria-se uma simbiose, uma interdependência: por um lado, o porto agride, machuca, consome e destrói o cenário e os recursos naturais da cidade. Por outro, o porto orgulha, gera riquezas, alavanca a região, emprega o povo e tenta

¹² Para o Ministro do Supremo Tribunal Federal Carlos Ayres Britto, o desenvolvimento do tipo *autossustentado* exibe uma dimensão política que o diferencia do crescimento econômico, possuindo entre seus atributos a “definitiva absorção da ideia de equilíbrio ecológico enquanto elemento de sua própria definição” (Trecho da obra: *O humanismo como categoria constitucional*. Belo Horizonte: Fórum, 2010. p. 29). Com efeito, ao passo em que a medição do *crescimento econômico* pode ser feita por meio de índices lineares como o PIB, os níveis de *desenvolvimento* são estimados com auxílio de indicadores complexos, como o IDH.

¹³ Em entrevista concedida em rede de rádio e televisão em 17 de dezembro de 1962, o então Presidente dos Estados Unidos, John F. Kennedy, comentou sobre uma espécie de advertência que seu antecessor, Dwight D. Eisenhower, fizera-lhe por ocasião da sucessão presidencial: *nenhum assunto fácil virá até você nessa posição*. No original, Eisenhower teria dito a Kennedy: “*There are no easy matters that will ever come to you as President. If they are easy, they will be settled at a lower level*” (Disponível em: <<http://www.presidency.ucsb.edu/ws/?pid=9060>>. Acesso em: 12 ago. 2017).

retribuir em linguagem econômica o capital ambiental que dilacera.¹⁴

À luz do paradigma vigente, portanto, o desenvolvimento econômico parece não ser uma opção. A região que não desenvolver a economia então desenvolverá a pobreza, com os inseparáveis reflexos ambientais de cada caminho.

3 UM PORTO SEGURO PARA O DESENVOLVIMENTO

O progresso econômico de uma região pode estar vinculado a diversos fatores: um setor industrial consolidado, a existência de um polo tecnológico, consistente atividade agrícola, potencial turístico, características naturais ou um misto de tudo isso e muito mais. Ser sede de um porto é, seguramente, um importante fator de desenvolvimento econômico.

O intercâmbio comercial que hoje existe ao redor do mundo tem fundamento na logística marítima. Veículos, máquinas, ferramentas, insumos, utensílios, aparelhos eletroeletrônicos ou alimentos, quase todos têm escoamento essencialmente marítimo. A demanda é real e faz da atividade portuária uma das principais engrenagens da economia.

O cenário econômico sinaliza que o mundo precisará de mais e mais portos. Somente uma hecatombe capaz de confirmar as piores previsões de Albert Einstein poderia afastar a presunção de que o transporte marítimo seguirá em franca expansão nas próximas décadas¹⁵. Então, considerando a grande coerção das leis do mercado e na esperança de que o receio de Einstein não se confirme¹⁶, é razoável adotar a premissa de que a atividade portuária irá se expandir.

¹⁴ CASTRO, Sílvia Machado de. Conflitos ambientais e participação social em processos de avaliação ambiental estratégica para o setor portuário: dragagem em foco. Dissertação de Mestrado apresentada na Universidade Federal do Rio de Janeiro, Programa Engenharia Ambiental. Rio de Janeiro, 2012. Disponível em: <<http://dissertacoes.poli.ufrj.br/dissertacoes/dissertpoli407.pdf>>. Acesso em: 9 ago. 2017.

¹⁵ Quando Einstein manifestou preocupação com a extinção da humanidade, não era pelo receio da gradativa destruição do meio ambiente, mas pela iminente ameaça nuclear. Alterado o cenário, mas persistente a ameaça, segue atual a advertência por ele publicada no *The New York Times* de 23 de junho de 1946: “Hoje nos é indispensável adotar um novo modo de pensar se quisermos assegurar a sobrevivência do homem e seu desenvolvimento” (EINSTEIN, Albert. *O poder nu – Reflexões sobre a guerra e a paz*. São Paulo: Rotterdan, 1994. p. 142).

¹⁶ Bertrand Russell, com quem Einstein tinha relacionamento pessoal e acadêmico, autor do documento que ficou conhecido como *The Russell-Einstein peace manifesto*, “distinguiu dois tipos diversos de

A geografia natural elegeu as estações portuárias ao redor do mundo. Algumas centenas possuem participação ou relevância no mercado global e quase todas buscarão afirmação pela expansão. Portos, como aeroportos, são vasos para a circulação econômica.

4 COMPETIÇÃO ACIRRADA

O predomínio absoluto do transporte marítimo no comércio internacional existe porque o frete é mais barato. A relação se dá entre dólar, quilograma e metro cúbico. Nesse quesito, os navios seguem imbatíveis – e promissores.

Por sua vez, o mercado sinaliza mudança de comportamento em relação à dinâmica do consumo: o mundo tem mais pressa. Não há tempo a perder em congestionamentos. O sincronismo da cadeia logística precisa ser lapidado. Nesse cenário, os portos competem entre si na tentativa de oferecer serviços mais eficientes. Diversos fatores influenciam nessa complexa equação.

Se o cliente tem pressa, a eficiência no *tempo de entrega* torna-se critério essencial de competitividade. No que diz respeito à parte marítima do sistema modal (que integra diferentes segmentos na cadeia logística), é razoável sustentar que o fluxo das cargas está relacionado diretamente (1) com a capacidade dos navios, que transportam mais e mais rápido, (2) com o conjunto estrutural e tecnológico do porto e (3) com a eficiência do serviço alfandegário.

Carregar e descarregar o navio já foram etapas desafiadoras e morosas no transporte marítimo. Até o começo do século XX, grande parte dos portos do mundo não passava de um berço de corte natural com um amontoado de bolsas, cordas e roldanas. Atualmente, no entanto, um único operador dos modernos guindastes é capaz de movimentar duzentos contêineres em poucas horas, e ninguém duvida de que este seja um

conhecimento. Um – dizia ele – é o conhecimento racional, científico, cujos resultados podem ser experimentalmente verificados, e que nos permite não só curar doenças e aliviar sofrimentos, mas mandar foguetes para Marte e fabricar bombas nucleares. Outro, mais difícil de definir (e comprovar), é o que nos permite saber, por exemplo, quando e como utilizar os foguetes e a bomba, depois de fabricados. A este segundo tipo de conhecimento, superior ao primeiro, Russell dava o nome de sabedoria (*widsom*)” (PEDREIRA, Fernando. *Summa cum laude* – Um ensaio sobre o sentido do século. Rio de Janeiro: Objetiva, 1999. p. 41).

trabalho exercido sob pressão – não pelo piso transparente das cabines suspensas a trinta metros de altura, mas pelo relógio: cada navio parado custa algumas dezenas de milhares de dólares por dia.

Para os atores que figuram nos polos da relação de compra e venda internacional não interessa, isoladamente, a redução do tempo de travessia oceânica do navio. Tampouco releva apenas o tempo de movimentação dos contêineres. O importante é a eficiência da cadeia logística como um todo, ou seja, a chegada da mercadoria ao importador. Congestionamentos de navios por falta de berços, demora no manuseio da carga por falta de equipamento adequado ou restrições da estrutura portuária diante dos gigantescos navios modernos significam perda severa de competitividade no mercado, que encontrará portos mais eficientes e excluirá da rota este que se mostra desaparelhado¹⁷.

A fórmula para um porto competitivo vai se delineando: (1) uma boa quantidade de berços de grande porte para atracação simultânea de navios, (2) guindastes modernos em bom número, (3) tecnologia de ponta em todos os segmentos do complexo portuário, (4) boa infraestrutura terrestre para a sequência do processo logístico modal e (5) adequada estrutura estatal, que passa pela (a) simplificação da base normativa do comércio exterior, (b) otimização dos procedimentos administrativos e (c) qualificação dos agentes públicos que têm atuação nas diversas etapas do desembarço aduaneiro¹⁸.

5 O TITANIC FICOU PEQUENO

No que diz respeito ao desenvolvimento da indústria naval, dois aspectos têm especial reflexo no sistema portuário: o comprimento total da embarcação e a medida do calado.

¹⁷ No artigo intitulado “Infraestrutura e acesso aos portos: para onde vamos?”, o Professor Osvaldo Agripino de Castro fez referência aos debates acompanhados em Conferência sobre infraestrutura portuária, apontando as principais restrições verificadas: “Calado insuficiente; vias de acesso rodoviário e ferroviário; congestionamento dos terminais privados; equipamentos obsoletos; baixa produtividade e alto custo” (Disponível em: <<https://www.univali.br/pos/mestrado/mestrado-em-ciencia-juridica/catedra-jean-monnet/material-de-apoio/Documents/infraestrutura-e-acesso-aos-portos-para-onde-vamos.pdf>>. Acesso em: 17 ago. 2017).

¹⁸ Com razão Sergio Paulo Rouanet quando adjetivou o Brasil de “formalista, cartorário, forense, antimoderno”, resultado de uma cultura “que usava expressões como *data vênia*, serôdio, cizânia [...]. Um país beletrista, mais preocupado com a crase do que com a crise” (*As razões do iluminismo*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987. p. 305).

Quando o transporte marítimo utilizava, na década de cinquenta, o *First Generation*, seu casco tinha pouco mais de 100 metros de comprimento e seu calado tinha até 9 metros de profundidade. No começo dos anos oitenta, o *Panamax Class* já tinha quase 300 metros de comprimento e 12 metros de calado. Nos anos 2000, já atuava o *Fifth Generation*, com até 335 metros de comprimento e 14 metros de calado. Atualmente, fala-se no padrão *Malaccamax*, em referência às dimensões máximas dos navios que podem atravessar o Estreito de Malaca, na região de Singapura, onde a profundidade do canal autoriza pelo menos 25 metros de calado.

Para atender aos navios mais longos, o porto necessita de berços com tamanho adequado. E para que os navios possam explorar a sua capacidade máxima de carga, ganhando exponencialmente com a maior submersão, o canal de navegação precisa ter profundidade compatível com grandes calados. Em um navio de grande porte, centímetros a mais de calado livre representam dezenas de contêineres carregados e milhões de dólares movimentados.

6 OLHANDO PARA A VIZINHANÇA¹⁹

É conhecida no setor de transporte marítimo a recente obra de ampliação do porto holandês de Roterdã – o mais tradicional do ocidente desde o século XV. A história pode ser resumida em um parágrafo.

O que conhecemos por Holanda, na verdade, são os Países Baixos, uma dúzia de províncias cujos nacionais são chamados de holandeses. Roterdã fica na província de *Holanda do Sul* e tem uma das atuações portuárias mais expressivas da Europa e do mundo. A região é conhecida por ter a metade de seu território ao nível do mar e parte dele abaixo. Logo, o povo holandês tornou-se especialista em pelo menos dois tipos de obras: a construção de diques e os aterramentos. O objetivo de ambos é o mesmo: criar superfície. Esta foi a tônica da obra do porto de Roterdã: durante 5 anos, foi realizada a dragagem de quantidades massivas de areia de outras áreas da região para depositá-la na foz do Rio *Maas*, criando 7km² de superfície a ser utilizada como estrutura portuária.

¹⁹ Ainda segundo o Professor Osvaldo Agripino de Castro, na conclusão da obra já citada: “O setor demanda estudo e análise profunda dos casos bem-sucedidos, a fim de compararmos experiências diversas, visando a aperfeiçoar o sistema logístico, a infraestrutura de acesso aos portos brasileiros e o inseguro e ineficiente ambiente institucional do comércio exterior brasileiro”.

Para o povo holandês, as dragagens, os diques e os aterros são intervenções ambientais associadas ao desenvolvimento da região, à capacidade de adaptação e também à sobrevivência.

Exatamente o mesmo método de engenharia foi utilizado nos Emirados Árabes Unidos para a construção das ilhas artificiais de Dubai. Porém, esse projeto, no conjunto de suas etapas, tem proporções muito maiores do que a ampliação do porto holandês.

O Porto de Singapura equivale a várias vezes o maior porto do Brasil, que é o de Santos. Movimenta sozinho o que todos os portos brasileiros movimentam juntos. Porém, a economia do país asiático é dez vezes menor do que a brasileira. A questão, portanto, é de investimento e gestão. Esse porto tem projeto para quase 60 berços e vários quilômetros de cais. A nação soube tirar proveito da localização estratégica enquanto rota internacional e transformou o setor logístico em alavanca para o desenvolvimento da economia. Carentes de grandes riquezas naturais, mas atentos às tendências do mundo, criaram uma pauta econômica para o país.

7 O PREÇO DOS SONHOS

Desde que o primeiro europeu avistou o Oceano Pacífico a partir da América Central e percebeu o quão pequeno é o trecho de terra que o separa do Oceano Atlântico, existiu o desejo de uma passagem marítima capaz de encurtar a viagem de quase 15 mil quilômetros pelo extremo sul do continente americano. Narra a história que o espanhol Vasco Núñez de Balboa foi quem viu essa cena pela primeira vez, em 1511.

No século XIX, pelas mesmas razões conhecidas por Núñez de Balboa, o Panamá, que então integrava a Colômbia, foi escolhido para receber a construção de um canal para a travessia de navios de grande porte. Poucos anos antes de a República ser proclamada no Brasil, teve início o planejamento e a primeira tentativa de construção da obra sob os cuidados de uma empresa francesa. O projeto ambicionava um canal plano, ao nível do mar. Mas não teve sucesso.

O empresário francês Ferdinand de Lesseps, que já havia concebido e executado a obra do Canal de Suez, no Egito, nos anos de 1860, subestimou as dificuldades que

encontraria na América Central. As características da região de floresta tropical inviabilizaram o trabalho. Depois de uma década de adversidades, com imensas perdas, o empresário faliu e foi responsabilizado pelo grande prejuízo que causou aos investidores.

Na virada do século XX, o interesse ressurgiu, então por parte dos Estados Unidos. Com posição política e econômica absolutamente superior aos países da América Central (ironicamente chamados de *Repúblicas das Bananas*²⁰), além de habilidade diplomática suficiente, a potência emergente não teve dificuldades para celebrar os tratados necessários à construção da obra.

Theodore Roosevelt foi o presidente norte-americano mais diretamente envolvido com o projeto. Com grande carisma popular, Roosevelt protagonizou cenas épicas visitando o canteiro de obras e operando o maquinário pesado utilizado na escavação. Anos mais tarde, a ligação do presidente com a construção do canal rendeu um sofisticado palíndromo (palavra ou frase que pode ser lida em qualquer direção): “*A man, a plan, a canal: Panama!*”

Em 1914, o Canal de Panamá foi inaugurado pelos Estados Unidos. As convenções outorgavam-lhe a ocupação e defesa total à área, situação que perdurou até 31 de dezembro de 1999.

A referência ao padrão *Panamax* de navios corresponde aos limites de operação do sistema de elevadores hidráulicos onde ocorre a movimentação vertical da embarcação para compensar os diferentes níveis de altura do canal em relação ao mar, chamado sistema de eclusas – hoje já ampliado. Uma complexa obra de engenharia construída com a tecnologia do século XIX.

Mas os sonhos cobram o seu preço. Floresta tropical foi rasgada ao meio. O canal, aberto em região irregular, tem cerca de oitenta quilômetros de extensão, boa parte artificial. Uma área enorme de mata virgem foi suprimida e alagada, com intervenção irreparável no cenário natural. Lamenta a história, ainda, que dezenas de milhares de pessoas atraídas para a obra ao longo de décadas tenham perdido a vida por doenças tropicais, principalmente malária e febre-amarela. Diz-se que a obra foi tão cruel com a vida humana que, *sob cada dormente da ferrovia que margeia o canal, jaz a alma de um operário.*

²⁰ Diz-se que a expressão foi utilizada pela primeira vez no conto *O Almirante* (1904), de autoria do escritor americano William Sydney Porter (O. Henry).

8 COMEÇANDO COM O PÉ ESQUERDO

Foi no início do século XIX que o Brasil recebeu os primeiros atos de regulamentação portuária e de estímulo ao comércio marítimo. Como inúmeras outras passagens da história tupiniquim, esta também foi acidental e atrapalhada.

Em 1806, a França Napoleônica impôs o chamado *Bloqueio Continental*, medida pela qual nenhuma nação da Europa deveria manter relações comerciais com a Inglaterra, principal adversário econômico, político e militar do império francês. O comando exigia, entre outras providências, o fechamento dos portos à navegação britânica. Portugal, no entanto, tinha grande dependência econômica em relação aos ingleses, fruto de um conjunto de tratados internacionais celebrados ao longo de décadas. Logo, não pôde acatar as ordens de Bonaparte, que, em represália, ameaçou invadir o território português, praticamente obrigando a coroa a abandoná-lo – o que de fato aconteceu.

A partida em direção ao Brasil ocorreu às pressas, no final de 1807. Uma extravagante comitiva (cerca de quinze mil pessoas) lotou mais de uma dezena de naus, fragatas e escunas.

A Inglaterra tirou proveito da situação. Ofereceu suporte ao Príncipe Regente em troca de um conjunto de medidas que garantissem, no Brasil, melhores condições alfandegárias para os produtos ingleses. Assim, aos trancos e barrancos, nasceu, em 1808, a *Lei da Abertura dos Portos*.

Pelo menos, os navios foram carregados com dezenas de milhares de livros, que, instantaneamente, passaram a ser a mais importante biblioteca da América do Sul.

9 TRADIÇÃO RENOVADA

Atualmente, no Brasil, uma questão sensível na temática da expansão portuária diz respeito ao seu impacto nas populações tradicionais.

Com efeito, o crescimento do transporte marítimo causa enormes intervenções na área de influência do porto. O ecossistema reage à presença das gigantescas estruturas que compõem a atividade portuária, e quem primeiro suporta as consequências dessas alterações é a população que vive no entorno.

No Porto de Santarém/PA, pequenos barqueiros precisam esgueirar-se para sobreviver em meio aos imponentes navios que escoam a soja do centro-oeste. No complexo portuário de Santos/SP, moradores da Praia do Góes acumulam problemas decorrentes das obras de aprofundamento do canal de navegação²¹. No Porto de Itajaí/SC, os pescadores artesanais sentem a redução da pesca do camarão por longo período quando o lodo oriundo do processo de dragagem da foz do rio Itajaí-Açu é depositado a poucos quilômetros da costa.

É grave assumir que o desenvolvimento do comércio internacional gera esse tipo de impacto para as comunidades tradicionais, que perdem gradativo espaço ao longo dos anos. A figura do pequeno pescador, que nasceu na localidade e ali viveu uma vida de subsistência, corre o risco de tornar-se memória.

O sistema jurídico brasileiro não é indiferente à preservação do patrimônio cultural. O art. 215 da Constituição Federal, que inaugura a disciplina da *cultura* dentro da Ordem Social, estabelece que “o Estado protegerá as manifestações das culturas populares, indígenas e afro-brasileiras, e das de outros grupos participantes do processo civilizatório nacional”. Por sua vez, o art. 216 conceitua como patrimônio cultural brasileiro “os modos de criar, fazer e viver” representativos dos grupos formadores da sociedade.

A concepção de um modelo de atuação capaz de harmonizar o desenvolvimento econômico com a preservação não apenas do meio ambiente natural, mas do patrimônio cultural brasileiro, não é uma opção para o segmento portuário. Trata-se de uma previsão constitucional com *força normativa*²². Assim, se parece radical pretender impedir a expansão portuária em razão da existência de populações tradicionais, também se mostra extremada a leitura que ignora a relevância da preservação do patrimônio cultural de uma nação.

²¹ PEDROSA, Rafael Alves. Impactos socioambientais da dragagem de aprofundamento do Porto de Santos entre os anos de 2008 e 2013 na comunidade costeira da Praia do Góes no município do Guarujá/SP. Dissertação de Mestrado apresentada na Universidade Santa Cecília, no Programa de Pós-Graduação em Sustentabilidade de Ecossistemas Costeiros e Marinheiros. Santos/SP, 2016. Disponível em: <http://unisanta.br/arquivos/mestrado/ecologia/dissertacoes/Dissertacao_Rafael_Aves.pdf>. Acesso em: 15 ago. 2017.

²² HESSE, Konrad. *A força normativa da Constituição*. Trad. Gilmar Ferreira Mendes. Porto Alegre: Sergio Antônio Fabris, 1991.

A solução, mais uma vez, passa pelo equacionamento, mediante a definição de linhas de atuação que evitem o sacrifício integral de quaisquer dos valores em conflito²³.

É difícil reconhecer os limites do ideal constitucional de proteção às populações tradicionais. No entanto, a própria Constituição Federal deixa pistas. Em seu art. 205, integrante da mesma Ordem Social que alberga as normas sobre cultura e meio ambiente, dispõe que “a educação deverá ser promovida e incentivada visando ao pleno desenvolvimento da pessoa”. Parece que o constituinte desejou, a um só tempo, proteger as populações tradicionais contra a ameaça representada pelo avanço desmedido dos interesses econômicos, sem afastar o direito de seus integrantes de receber os influxos da realidade que lhes é contemporânea. A norma constitucional, em seu dinâmico processo interpretativo, parece determinar que a sociedade e o Estado proporcionem os meios necessários para que as formas tradicionais de “criar, fazer e viver” encontrem um mínimo de integração com o desenvolvimento econômico, social e cultural.

Há décadas, Norberto Bobbio advertiu que as sociedades “passaram de uma economia familiar para uma economia de mercado”²⁴, sendo inevitável a correspondente transformação do modo de vida dos indivíduos.

Erich Fromm, em obra clássica sobre ética humanista, cujos originais remontam à década de 1940, assim concluiu (grifei):

A virtude é proporcional ao grau de produtividade alcançado por uma pessoa. Se a sociedade estiver interessada em tornar as pessoas virtuosas, deve interessar-se em torná-las produtivas e, por conseguinte, em criar as condições para o desenvolvimento da produtividade. A primeira e mais essencial dessas condições é que *a expansão e desenvolvimento de cada pessoa seja a meta de todas as atividades sociais e políticas*, e que o homem seja o único propósito e finalidade, e não um meio para ninguém ou para nada,

²³ “Torna-se necessária, por conseguinte, uma ponderação de bens”. Trecho constante da *sentença-Lüth*, como ficou conhecida a decisão proferida em 1958 pelo Tribunal Constitucional Alemão (*Bundesverfassungsgericht*), que, pela primeira vez, aplicou em um caso concreto a teoria da ponderação dos direitos fundamentais, evitando o sacrifício integral de qualquer dos valores em conflito. (ALEXY, Robert. *Constitucionalismo discursivo*. Trad. Luís Afonso Heck. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2007. p. 108)

²⁴ BOBBIO, Norberto. *O futuro da democracia: uma defesa das regras do jogo*. Trad. Marco Aurélio Nogueira. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1986. p. 33.

exceto ele mesmo. A orientação produtiva é a base da liberdade, da virtude e da felicidade.²⁵

10 O PERFIL DOS NOVOS INTERESSADOS NO DEBATE SOBRE O MEIO AMBIENTE

A geração que assume as responsabilidades pelo mundo nos próximos 50 anos não é a mesma que assumiu 50 anos atrás. E os desafios também já são outros. A necessidade de desbravar, transformar e expandir cede espaço ao desejo de preservar, conservar e reconstruir.

Nos anos 1950 e 1960, era incomum ver pessoas debatendo sobre *sustentabilidade ambiental*. A rigor, parece consenso o fato de que tal noção foi concebida pela Comissão Mundial sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento, no âmbito da ONU, sob a coordenação da primeira-ministra, médica e diplomata norueguesa Gro Harlem Brundtland²⁶. Em 1987, a Comissão produziu o relatório *Nosso Futuro Comum* (ou *Relatório Brundtland*) e nele assentou que o desenvolvimento sustentável significa “atender às necessidades da geração presente sem comprometer a possibilidade das gerações futuras de atenderem às suas próprias necessidades”²⁷.

A Constituição Federal de 1988 recebeu influência direta do apelo internacional²⁸. Consagrou, em seu art. 225, o direito de todos ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, impondo ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo *para as presentes e futuras gerações*.

Naturalmente, as cláusulas de *responsabilidade intergeracional* estabelecem compromissos permanentes, o que não impede observar que, na perspectiva histórica de um parlamentar constituinte da década de 1980, os jovens de hoje já são as *futuras gerações*. E as mudanças sociais e culturais havidas nesses últimos 30 anos não foram poucas. Atualmente, um estudante colegial atento consegue iniciar uma discussão sobre

²⁵ FROMM, Erich. *A análise do homem*. Trad. Octávio Alves Velho. 13. ed. Rio de Janeiro: Guanabara, 1986. p. 194.

²⁶ SIRVINSKAS, Luís Paulo. *Manual de direito ambiental*. 10. ed. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 808.

²⁷ Original do relatório disponível em: <<https://ambiente.wordpress.com/2011/03/22/relatario-brundtland-a-verso-original/>>. Acesso em: 16 ago. 2017.

²⁸ O que se convencionou chamar de *esverdeamento* da Constituição, como bem captado pelo Professor Cesar Pasold, referindo José Rubens Morato Leite e Luciana Cardoso Pilati em O discurso nuclear do direito portuário brasileiro e o meio ambiente. In: PASOLD, Cesar (Org.). *Ensaio sobre o meio ambiente e direito ambiental*. Florianópolis: Insular, 2012. p. 216-7.

questões ambientais valendo-se de um repertório de argumentos de difícil rebatimento pelo mais convicto desenvolvimentista econômico. A percepção dessa rápida mudança de paradigma cultural, facilitada pelos meios virtuais de comunicação, é pauta central na atualidade e absolutamente nada em um horizonte próximo indica que a questão perderá sua relevância – muito pelo contrário.

No que diz respeito aos reflexos sociológicos da mudança cultural e do enorme progresso científico ocorrido nos últimos anos, parece legítimo reconhecer alguns perfis geracionais. Não é esforço perceber a diferença comportamental (forma de sentir, pensar e agir) entre as pessoas que nasceram no começo do século XX, por exemplo, em comparação àquelas nascidas após os anos 2000. Os objetos de interesse e as áreas de sensibilidade mudaram consideravelmente, fenômeno que parece ter ocorrido mediante alguns estágios passíveis de identificação.

As pessoas nascidas nas décadas de 1940 e 1970 pertencem, seguramente, a gerações inconfundíveis. Basta comparar o estereótipo de Eduardo Suplicy com o de seu filho *Supla*. O arrepiado *Papito*, por sua vez, não integra a geração dos anos 90, que viu a internet surgir da noite para o dia. E essa geração não pode ser comparada àqueles que foram alfabetizados com *smartphones* conectados.

Um dos aspectos que mais experimentou mudanças nas últimas décadas foi o senso de pertencimento a uma comunidade global, onde se insere, por exemplo, a noção de sustentabilidade ambiental. A relação com a propriedade material também parece experimentar uma releitura: na última quadra do século XX, uma das formas de manifestação de autonomia, liberdade e emancipação era ter um automóvel; hoje, porém, principalmente nas cidades mais desenvolvidas, os jovens parecem estar interessados na experiência do compartilhamento, preferindo o transporte público e os meios alternativos (bicicletas, inclusive alugadas) ou utilizando plataformas inovadoras – como o Uber.

Independentemente do nome que se dê a essas mudanças, elas sinalizam que os debates econômicos e socioambientais devem receber novas luzes em um futuro breve. Dentro de três ou quatro décadas, quase todos os profissionais que hoje atuam na tomada de decisões sobre a matéria ambiental terão sido sucedidos por aqueles que neste momento estão em formação, cuja relação com o meio ambiente é marcada por novos valores. E, se as preocupações forem de natureza política, o cenário é ainda mais imediato, pois dentro de quinze ou vinte anos os jovens simpatizantes da causa ambiental (e seus descendentes) já serão a maioria dos eleitores.

Hoje, convencer um político ou um empreendedor de meia-idade sobre a importância do aprofundamento do canal portuário para receber navios com maior calado é uma tarefa relativamente fácil – o difícil é atender às exigências legais, ninguém discorda. Mas o público que em breve deverá ser convencido desse tipo de intervenção tem outro perfil e vem demonstrando disposição para fazer escolhas pessoais importantes em prol de uma causa na qual acredita: por exemplo, adotar uma dieta vegana permanente como forma de não fazer parte do sistema que impõe sofrimento desmedido aos animais de corte. Esse mesmo público possui habilidades para descobrir em minutos em que consiste a *fauna estuarina* ou a *comunidade bentônica*, além de instrumentos para mobilizar, em poucas horas, milhares de simpatizantes para um abraço simbólico ao cais mais próximo.

É claro que as posturas contrárias à expansão da atividade portuária não são isentas de consequências praticamente imediatas: os partidários de tal posicionamento irão sentir o aumento do custo de frete e o atraso na entrega de seus *gadgets* chineses comprados pela internet – além de crises bem mais sérias. Mas isso não isenta as autoridades *presentes* da obrigação de trabalhar na concepção de um modelo portuário abertamente comprometido com a causa ambiental, mediante plena integração comunitária, de modo a minimizar os gravíssimos impactos ecológicos dessa importante atividade. Já se disse que “as respostas às perguntas de hoje não serão as do passado. As respostas do futuro estão sendo inventadas, aqui e agora”²⁹.

Ainda sobre a necessidade de aproximação da classe empresária com os compromissos ambientais, é emblemática a passagem trazida por Newton De Lucca em sua vasta obra sobre ética empresarial. Narra o autor que, em determinada ocasião, o físico e ecologista Fritjof Capra, um dos fundadores do *Center of Ecoliteracy* (Centro de Eco-Alfabetização), em Berkeley, Califórnia, foi perguntado a respeito de iniciar a alfabetização ecológica no Brasil. Sua resposta foi: “Eu me prontifico a vir ao Brasil, mas prefiro começar pelos empresários, e não nas escolas, porque são eles que mais necessitam dela”³⁰.

As externalidades ambientais próprias a um complexo portuário não devem ser tratadas sob um enfoque negativista ou sob o véu de uma espécie de constrangimento a ser evitado, como muitas vezes se observa. O tema deve ser encarado abertamente, proativamente, com ampla legitimidade comunitária, de modo a que prevaleça um

²⁹ CARDOSO, Fernando Henrique. *A soma e o resto: um olhar sobre a vida aos 80 anos*. 5. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2012. p. 98.

³⁰ LUCCA, Newton De. *Da ética geral à ética empresarial*. São Paulo: Quartier Latin, 2009. p. 336.

sentimento de orgulho em relação às operações portuárias e de confiança em relação às medidas compensatórias dos impactos ambientais.

Por derradeiro, como uma espécie de advertência que, sem tirar o otimismo da abordagem, dá contornos mais realistas a todo e qualquer desafio dessa grandeza, vale lembrar as conclusões alcançadas por Jacques Leclercq ao comparar os discursos teóricos e a realidade fática: “Os problemas são sempre menos simples do que parecem num plano abstrato”³¹.

REFERÊNCIAS

ALEXY, Robert. *Constitucionalismo discursivo*. Trad. Luís Afonso Heck. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2007.

BOBBIO, Norberto. *O futuro da democracia: uma defesa das regras do jogo*. Trad. Marco Aurélio Nogueira. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1986.

BRITTO, Carlos Ayres. *O humanismo como categoria constitucional*. Belo Horizonte: Fórum, 2010.

CARDOSO, Fernando Henrique. *A soma e o resto: um olhar sobre a vida aos 80 anos*. 5. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2012.

CARNELUTTI, Francesco. *Como se faz um processo*. Trad. Hiltomar Martins Oliveira. Belo Horizonte: Líder, 2001.

CASTRO, Osvaldo Agripino. *Infraestrutura e acesso aos portos: para onde vamos?* Disponível em: <<https://www.univali.br/pos/mestrado/mestrado-em-ciencia-juridica/catedra-jean-monnet/material-de-apoio/Documents/infraestrutura-e-acesso-aos-portos-para-onde-vamos.pdf>>.

CASTRO, Sílvia Machado de. *Conflitos ambientais e participação social em processos de avaliação ambiental estratégica para o setor portuário: dragagem em foco*. Dissertação de Mestrado apresentada na Universidade Federal do Rio de Janeiro, Programa Engenharia

³¹ LECLERCQ, Jacques. *Do direito natural à sociologia*. Trad. Alípio Maia de Castro. São Paulo: Duas Cidades, [s.d.], p. 273.

Ambiental. Rio de Janeiro, 2012. Disponível em:
<<http://dissertacoes.poli.ufrj.br/dissertacoes/dissertpoli407.pdf>>.

COMTE-SPONVILLE, André. *Pequeno tratado das grandes virtudes*. Trad. Eduardo Brandão. São Paulo: Martins Fontes, 1995.

DINAMARCO, Cândido Rangel. *Instituições de direito processual civil*. 4. ed. São Paulo: Malheiros, v. 1, 2004.

DISPONÍVEL EM: <<https://ambiente.wordpress.com/2011/03/22/relatrio-brundtland-a-verso-original/>>.

DISPONÍVEL EM: <<http://www.presidency.ucsb.edu/ws/?pid=9060>>.

EINSTEIN, Albert. *O poder nu – Reflexões sobre a guerra e a paz*. São Paulo: Rotterdan, 1994.

FROMM, Erich. *A análise do homem*. Trad. Octávio Alves Velho. 13. ed. Rio de Janeiro: Guanabara, 1986.

HESSE, Konrad. *A força normativa da Constituição*. Trad. Gilmar Ferreira Mendes. Porto Alegre: Sergio Antônio Fabris, 1991.

KLABIN, Israel. *A urgência do presente: biografia da crise ambiental*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2011.

LUCCA, Newton De. *Da ética geral à ética empresarial*. São Paulo: Quartier Latin, 2009.

PASOLD, Cesar. O discurso nuclear do direito portuário brasileiro e o meio ambiente. In: PASOLD, Cesar (Org.). *Ensaio sobre o meio ambiente e direito ambiental*. Florianópolis: Insular, 2012.

PEDREIRA, Fernando. *Summa cum laude – Um ensaio sobre o sentido do século*. Rio de Janeiro: Objetiva, 1999.

PEDROSA, Rafael Alves. Impactos socioambientais da dragagem de aprofundamento do Porto de Santos entre os anos de 2008 e 2013 na comunidade costeira da Praia do Góes no município do Guarujá/SP. Dissertação de Mestrado apresentada na Universidade Santa Cecília, no Programa de Pós-Graduação em Sustentabilidade de Ecossistemas Costeiros e Marinheiros. Santos/SP, 2016. Disponível em:

<http://unisanta.br/arquivos/mestrado/ecologia/dissertacoes/Dissertacao_Rafael_Aves.pdf>

.

ROUANET, Sergio Paulo. *As razões do iluminismo*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

ROUSSEAU, Jean-Jacques. *Discurso sobre a origem e os fundamentos da desigualdade entre os homens*. Trad. Alex Marins. Título original: *Discours sur l'origine et les fondements de l'inégalité parmi les hommes* (1755). São Paulo: Martin Claret, 2005.

SANTOS, Boaventura de Souza. *A crítica da razão indolente: contra o desperdício da experiência*. 2. ed. São Paulo: Cortez, 2000.

SILVA, Ovídio Araújo Baptista da. *Jurisdição e execução na tradição romano-canônica*. 2. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1997.

SIRVINSKAS, Luís Paulo. *Manual de direito ambiental*. 10. ed. São Paulo: Saraiva, 2012.