

GERENCIAMENTO DO MEIO AMBIENTE: OS INTERESSES SETORIAIS FRENTE À POLÍTICA AMBIENTAL BRASILEIRA, O PORTO DE SANTOS EM PERSPECTIVA.

Profa. Dra. Patrícia Aparecida Pereira Souza de Almeida
Professora Tutora da Fundação Getúlio Vargas – FGV Online.

Resumo

O presente artigo busca fazer uma reflexão a cerca dos problemas de conservação e manutenção da qualidade ambiental propícia à vida, frente aos interesses setoriais ávidos por lucro. Para tanto, parte do pressuposto do Porto de Santos, o maior porto da América Latina, cujas atividades requerem novos espaços para crescimento e desenvolvimento e, com isso, pretende-se a alteração do zoneamento econômico-ecológico da região para fazer jus a tais requerimentos de ampliação.

Palavras-chave: Porto de Santos, Meio Ambiente e Zoneamento Ecológico-Econômico.

Abstract This present article plans to make a reflection around the environmental quality preservation and maintenance problems proper to life, versus certain sectors interest's anger to profit. Therefore it presumes that Santos harbor, Latin America's largest one, requires new spaces in order to grow and develop its activities, and intends to change the region's economical-ecological zoning.

Key- words: Santos harbor, environment and economical-ecological zoning.

1 INTRODUÇÃO

No que se refere ao tema meio ambiente, o termo 'gestão' assume um significado muito mais amplo, pois envolve um grande número de variáveis que interagem simultaneamente. Sendo assim, para gerenciar as atividades humanas sob o prisma da questão ambiental, não se pode perder a visão do todo, a integração entre as partes e o objetivo maior em que se insere a ação ou a atividade que está se desenvolvendo ou, em outras palavras, o que ela representa na globalidade da questão ambiental (Souza, 2000).

Em se tratando de Porto de Santos, a questão não é diferente. Ademais, a atividade portuária em Santos é antiga, inseparável da história da cidade, da região e do país e, como em todos os portos, o Porto de Santos passou por mudanças técnicas em cada etapa de sua história, as quais levaram a alteração não só no que tange ao aumento de sua importância regional e até estratégica para o país, mas também no seu poder de modificação do meio ambiente natural.

Sem contar que a busca pela eficiência e competitividade, acirrada pela globalização do comércio, incorre também na ânsia desenfreada por novas áreas para porto – atualmente, não só atrelada à linha d'água, mas também de retro-área, como pátios para caminhões e contêineres, além de um sistema logístico competente -, como reflexo da modernização portuária mundial.

Ou seja, trata-se de uma encruzilhada entre o crescimento econômico *versus* a sustentabilidade em termos de qualidade de vida, de recuperação e manutenção de áreas de preservação ambiental como, por exemplo, os manguezais, bem como da própria qualidade ambiental desejada/ requerida pelo conjunto da sociedade e não apenas por

administradores e planejadores do desenvolvimento, de maneira geral.

Logo, necessária se faz o planejamento da expansão portuária do Porto de Santos de maneira responsável e compatível, não só levando em consideração o peso estratégico do Porto para a região e para o país, mas também em relação às demais atividades econômicas existentes na região e que precisam de qualidade ambiental para se desenvolver como, por exemplo, o turismo e a pesca.

Então, a encruzilhada se deve aos seguintes condicionantes antes do processo de tomada de decisão:

- de um lado, a grande porção do território brasileiro atendido e toda uma enorme malha de atividades que realizam seu comércio de exportação/ importação pelo Porto de Santos;

- de outro, os custos sociais e ambientais ocasionados pela degradação ambiental e pela perda de biodiversidade, caso não seja impostos limites na ânsia de expansão da atividade portuária pelo estuário de Santos - São Vicente.

E principalmente, pela qualidade desejada e requerida pelo conjunto mais amplo da sociedade, considerando o peso estratégico de cada uma das atividades para a região (turismo, segunda residência, pesca, indústria e porto), dado que o Porto de Santos deve, necessariamente, conviver com estas outras vocações econômicas de forma harmônica, inclusive com vistas à própria manutenção do sistema estuarino do canal de Santos - São Vicente.

2 DESENVOLVIMENTO

Ao longo do século XX e deste que se inicia, nosso planeta vem sofrendo marcantes transformações em seus ricos e variados ambientes naturais, sendo todas as ações empreendidas com o objetivo de ajustar as características do ecossistema Terra às demandas sociais e, mais intensamente, ao modo de produção atual. Em princípio, isso indicaria o estabelecimento de uma evolução contínua, estando tal fato em perfeita consonância com as conhecidas leis ecológicas sobre o desenvolvimento de comunidades e de sistemas. Porém, o que se observa, é a escalada de manifestações de violência, o retorno de enfermidades medievais, a ocorrência de mudanças climáticas inesperadas e a redução drástica da biodiversidade (Sperling, 1999 *apud* Souza, 2000).

Contudo, como o processo econômico não se auto-sustenta, pois ele não existe em um vácuo nem se dá isoladamente em relação ao meio ambiente no qual repousa, o novo desafio passou a ser, então, assegurar que as relações (econômicas, políticas e sociais) entre os elementos do sistema (pessoas e lugares), além de serem voltadas para o crescimento econômico, estejam também atentas à conservação do meio ambiente, ou seja, um paradigma que tem por objetivo conciliar o desenvolvimento econômico às qualidades ambiental e de vida (Elliot, 1994).

Para Sachs (1994), os primeiros passos em direção a essa nova visão de desenvolvimento foram dados, de uma forma mais acentuada, a partir de 1972, com a Conferência de Estocolmo, que transmitiu uma mensagem de esperança sobre a necessidade e a possibilidade de se projetar e programar estratégias ambientalmente adequadas, para promover um desenvolvimento social e econômico

equitativo, estabelecendo um caminho intermediário entre a crença na solução de todos os problemas ambientais através do emprego de tecnologias, e o pessimismo dos “malthusianos” a respeito do esgotamento dos recursos.

Na década subsequente, anos 80, o conceito de desenvolvimento passou a adquirir um caráter multidimensional, cujas sociedades deveriam melhorar como um todo, respeitando as suas especificidades. Buscava-se então formular políticas para ação que integrariam o meio ambiente às práticas de desenvolvimento.

Assim, entendeu-se que o Desenvolvimento Sustentável propõe a racionalização do uso dos recursos naturais de forma a atender às necessidades da geração presente, sem comprometer as necessidades das gerações futuras. Os limites seriam dados pelo estado da tecnologia e da organização social na gestão dos recursos ambientais e pela capacidade da biosfera de absorver os efeitos das atividades humanas. A publicação “*Our Common Future*”, elaborado pela Comissão Brundtland em 1987 trouxe os princípios básicos para essa nova ordem. Ou seja, a partir daí, emerge a necessidade do estabelecimento, da imposição de limites para o desenvolvimento.

Em 1992, uma nova Conferência sobre Meio Ambiente foi realizada no Rio de Janeiro com o intuito de debater e procurar formas de efetivar as estratégias mundiais do desenvolvimento sustentável através de acordos políticos baseados nos tópicos da Agenda 21. Cabe notar que os tratados internacionais, as declarações de princípios e mesmo a Agenda 21 – aprovados antes e durante a Conferência do Rio, apontam para a necessidade de uma revisão das ações antrópicas, para que estas considerem as especificidades do meio ambiente antes de sua execução, trazendo recomendações de novas

práticas econômicas, sociais e de implementação política, as quais serão

Importância da Política Ambiental Brasileira

A Política Ambiental é extremamente relevante para a defesa do meio ambiente, principalmente pelo Princípio da Legalidade, pois a lei aborda parte dos valores da sociedade. Parte dos valores são morais (por convicção) e os da lei são por obrigação. Ou seja, não necessariamente precisa estar na forma de lei para ser respeitado, mas caso esteja na lei, necessariamente, deveria ser respeitado.

Até mesmo porque as políticas relacionam-se, de maneira geral, com a modificação de comportamentos – e, portanto, de situações – buscadas na sociedade pelos mais diversos interesses, e que necessitam, para sua efetivação, de decisões e ações significativas que sejam levadas adiante, de modo a modificar situações dentro da sociedade (Ribeiro, 1981).

No Brasil, no que concerne ao meio ambiente, a gradativa mudança de postura e de reconhecimento da importância da problemática ambiental só foi possível graças à intensificação de protestos e reivindicações da sociedade organizada, a partir da década de 80, durante o qual medidas concretas com relação ao controle ambiental foram mais significativas.

Neste período de transição destaca-se a sanção da Lei Federal n.º 6.938, de 31/08/1981, que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação e, onde surge - inspirado no direito americano (*National Environmental Policy Act – NEPA* – de 1969), que introduziu a Avaliação de Impacto Ambiental (AIA) nos EUA, devido às pressões de grupos ambientalista às

melhores debatidas no próximo tópico.

limitações das análises estritamente econômicas e técnicas dos empreendimentos - , a AIA no Brasil, como um dos instrumentos da referida Lei Federal n.º 6.938, bem como constitui o Sistema Nacional do Meio Ambiente (SISNAMA) e cria o Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA).

Entretanto, medidas concretas com relação ao controle ambiental só foram mais significativas com publicação da Resolução n.º 001 do CONAMA, aos 23/01/1986 onde, baseando-se no Decreto n.º 88.351 de 01/06/83 (1) e no Art. 8 da Lei Federal n.º 6.938/81, deu tratamento mais orgânico à Avaliação de Impacto Ambiental, já que estabeleceu as “definições, responsabilidades, critérios básicos e suas diretrizes gerais” e, a partir do qual, o enfoque reativo que orientava a maioria das ações cedeu lugar a uma abordagem pró-ativa, de natureza sistemática e abrangente, em que as questões ambientais deveriam fazer parte do processo de tomada de decisão.

Dois anos depois, reconhecendo-se o direito à qualidade do meio ambiente como manifestação do direito à vida, com a publicação da Constituição Federal (CF) de 1988, produziu-se um texto inédito em constituições em todo o mundo, capaz de orientar uma política ambiental no país e de induzir uma mentalidade preservacionista como, por exemplo, o Art. 225 da CF (2).

O Programa Nacional de Gerenciamento Costeiro para salvaguardar um patrimônio nacional

Ainda neste sentido, preocupado com o ordenamento da ocupação da Zona Costeira

Brasileira, já que a mesma compreende uma faixa de aproximadamente 8.000 km de extensão de largura variável e contemplando um conjunto de ecossistemas contíguos sobre uma área de aproximadamente 324 mil km², foi lançado em 16 de maio de 1988, pela Lei Federal n.º 7.661 (3), o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC), com mecanismos de atualização previstos na própria Lei.

O mesmo é parte integrante da Política Nacional do Meio Ambiente e da Política Nacional para os Recursos do Mar (4) e foi concebido para minimizar a progressiva deterioração do meio ambiente ao longo do litoral brasileiro, cuja faixa, além de ser composta de várias formações, constituindo um dos maiores litorais do mundo, concentra (segundo a Contagem de População de 2000) quase um quarto da população do País, em torno de 36,5 milhões de pessoas abrigadas em cerca de 400 municípios, com uma densidade média seis vezes superior à média nacional¹

Como não poderia ser diferente, esta região da Zona Costeira brasileira é considerada uma região de contrastes onde, se de um lado são encontradas áreas de intensa urbanização, atividades portuária e industrial relevantes, por outro existem áreas de baixa densidade de ocupação, porém com a ocorrência de ecossistemas de grande significado ambiental, os quais vêm sendo alvos de acelerado processo de ocupação, demandando ações preventivas, de direcionamento das tendências associadas à dinâmica econômica emergente e seu reflexo na utilização desses espaços e no aproveitamento dos respectivos recursos.

Com isso, nesses locais, definem-se, em geral, quadros problemáticos do ponto de

vista da gestão ambiental, em que nas duas situações (alta e baixa ocupação) o elemento comum está na diversidade dos problemas, na fragilidade dos ambientes encontrados e na complexidade de sua gestão, demandando ações de caráter corretivo e preventivo, com vistas à mediação dos conflitos de “uso múltiplo” dos espaços e recursos comuns e com a construção de um modelo cooperativo entre os diversos níveis e setores do governo, e deste com a sociedade.

Ademais, a saúde, o bem-estar e, em alguns casos, a própria sobrevivência das populações costeiras depende da saúde e das condições dos sistemas costeiros, incluídas as áreas úmidas e regiões estuarinas, assim como as correspondentes bacias de recepção e drenagem e as águas interiores próximas à costa, bem como o próprio sistema marinho. Em síntese, a sustentabilidade das atividades humanas nas Zonas Costeiras depende de um meio marinho saudável e vice-versa (Programa de Ação Mundial para a Proteção do Meio Ambiente Marinho das Atividades Baseadas em Terra-item I.I).

Por tudo isso, o PNGC, instituído em 1988 e atualizado em dezembro de 1997, tem como propósito estabelecer parâmetros técnicos e instrumentos que orientem o uso e a ocupação da Zona Costeira, de modo a harmonizar os interesses e mediar os conflitos existentes, promovendo um desenvolvimento em bases seguras, socialmente justo, econômica e ecologicamente viável, cujo marco balizador está representado nos documentos gerados pela Conferência das Nações Unidas para o Meio Ambiente e Desenvolvimento, conhecida como RIO-92.

O porto de Santos e os interesses setoriais

As atividades portuárias estão na origem de amplas transformações dos

¹ Disponível em <http://www.mma.gov.br/port/sqa/projeto/gerco/caracter.html>

ambientes regionais, e carregam constantemente vasto potencial de impactos. Ademais, projetos de expansão de instalações portuárias acarretam alterações na dinâmica costeira, induzindo processos erosivos e alterações na linha de costa; supressão de manguezais e outros ecossistemas costeiros; aterros, dragagens, alterações na paisagem, comprometimento de outros usos dos recursos ambientais, como turismo, pesca, transporte local (CIRM, 1998).

Ademais, em áreas portuárias, os usos das águas estão na base da dinâmica territorial, assumindo papel central na vida das cidades portuárias, desafiadas pelas mudanças produtivas e tecnológicas dos portos a redesenharem-se e reinventarem-se como paisagem, espaço urbano, meio de sobrevivência e socialização, lugar com identidade própria na rede global (Ferreira e Castro, 1999; Meyer, 1999 *apud* Cunha, 2003).

Na Baixada Santista então, além das atividades portuárias reunidas no Porto de Santos, registram-se ainda aquelas que utilizam o chamado Porto da Cosipa, nos terminais desta empresa e da Ultrafértil, em Cubatão. A unidade ambiental diretamente impactada por estas atividades portuárias é o sistema estuarino santista, um complexo de manguezais, canais, rios, alagados e bancos de lodo limitados ao norte pelo município de Bertioga (bacia do rio Itapanhaú) e ao sul por Praia Grande e São Vicente (bacias dos rios Branco, Mariana e Piabaçu).

E justamente daí advém o impasse, qual seja, até onde e até quando a atividade portuária poderá se expandir? Ou seja, trata-se de um planejamento conjunto com as demais atividades e os interesses da região, dado que todas as atividades facilmente podem convergir seu uso para o estuário, bastando para isso definir o uso que a ele se quer dar –

lazer, recreação, berçário de espécies, provedor de alimento, regulador de vazão e/ou porto, entre outros -, primando ou não pelo seu uso múltiplo.

Todavia, apesar de, no Brasil a importância discursiva da questão ambiental ter sido traduzida não apenas na constituição de novas institucionalidades, em todos os níveis de governo, mas, também, numa legislação comparativamente avançada em relação aos países desenvolvidos, conquistando forte institucionalização – ainda que por uma gama de vertentes conflitivas, ao sabor de um conjunto de interesses, os mais distintos -, a implantação de políticas de combate aos processos de desequilíbrio e de degradação ambiental não consegue lograr o êxito pretendido. O discurso-legislação bastante “ambientalizado”, via de regra, sucumbe, ao comportamento individual-social bastante predatório (Viola e Leis, 1992).

O problema, no caso brasileiro, é o tipo de compromisso do Estado com interesses dominantes internos (empresas em segmentos estratégicos, muitas vezes, corporações transnacionais) e interesses econômicos externos (organizações financeiras multilaterais), produzindo novidades que se implantam mais eficazmente quanto mais desorganizada e desmobilizada permanece a sociedade civil no que se refere às questões ambientais e aos direitos de exercício pleno da cidadania (Santos, 1992).

Dessa maneira, a ação do governo dá-se em um universo social de interesses conflitantes, mas que consegue olvidar o conflito na construção de mecanismos decisórios de satisfação de propósitos individualistas que atingem negativamente o conjunto mais amplo da sociedade: a complexa teia de relações sócio-ambientais dificilmente consegue ser apreendida pelas estratégias que costumam ser colocadas em prática por empreendedores em geral;

EIAs/RIMAs não são cobrados na apreensão dessa complexidade pelo empresariado sedento de lucro, nem tampouco para balizar, os interesses diversos quanto à preservação do mangue ou à expansão do Porto de Santos.

Todos, pelos diferentes graus de organização ou desorganização, passam a sinalizar para a existência de um consenso: a de que a atividade portuária em Santos requer novos espaços para crescimento e desenvolvimento, preterindo-se quaisquer cuidados maiores com a integridade da base biofísica, aspectos, enfim, que a Carta Magna havia conseguido pactuar, no momento anterior, no espaço geopolítico e político-institucional da nação, como de interesse no processo de tomada de decisão.

Não obstante, trata-se da necessidade de garantir que marcos legais anteriores, na esfera da política ambiental sejam respeitados e não jogados em terra toda uma construção histórica que a sociedade fez em termos da ampliação do espaço público de discussão de alternativas de uso de locais e recursos com potencial econômico e ecológico relevante.

Ou seja, o contexto supra refere-se ao tipo de sustentabilidade buscada em tal proposta.

Discussões

Quando planejadores decidiram que a Baixada Santista possui vocação portuária, uma parte do sistema se estabeleceu como sendo porto e, outra parte, na baía de Santos, permaneceu com lindos ambientes, mais aprazíveis, formando duas metades do que seja o foco central do problema, qual seja, a junção do que seja estuário e canal de Santos, São Vicente e Cubatão, não vai conseguir continuar crescendo e expandindo, sem interferir ferozmente na parte do turismo e da segunda residência.

Neste sentido, alega-se que a expansão portuária poderá optar por dois caminhos:

- Otimização das áreas já utilizadas; ou então haverá
- Perda de biodiversidade.

Dessa forma, um tema se torna de extrema relevância nesta discussão, qual seja, o **Zoneamento Ecológico-Econômico** previsto pela Lei Estadual nº. 10.019, de 3 de Julho de 1998 e pela Lei Federal nº. 7.661, de 16 de maio de 1988, a qual institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro e dá outras providências e já comentadas no desenvolvimento deste artigo.

A saber:

Capítulo 5 - Artigo 10 - O Zoneamento Ecológico-Econômico tem por objetivo identificar as unidades territoriais que por suas características físicas, biológicas e sócio-econômicas, bem como, por sua dinâmica e contrastes internos, devam ser objeto de disciplina especial, com vistas ao desenvolvimento de ações capazes de conduzir ao aproveitamento, à manutenção ou à recuperação de sua qualidade ambiental e do seu potencial produtivo. (Lei Estadual nº. 10.019, de 3 de Julho de 1998).

Lei Federal:

Art. 3º. O PNGC deverá prever o zoneamento de usos e atividades na Zona Costeira e dar prioridade à conservação e proteção, entre outros, dos seguintes bens:

I - recursos naturais, renováveis e não renováveis; recifes, parcéis e bancos de algas; ilhas costeiras e oceânicas; sistemas fluviais, estuarinos e lagunares, baías e enseadas; praias; promontórios, costões e grutas marinhas; restingas e dunas; florestas litorâneas, manguezais e pradarias submersas. (Lei Federal nº. 7.661, de 16 de Maio de 1988).

Não obstante, além da questão econômica, o ZEE nasce de uma política nacional de gerenciamento costeiro, como uma lei que estabelece o uso, mas um uso responsável pela zona costeira e, não uma lei de expansão do sistema econômico.

Então cabe ao Estado legislar concorrentemente em matéria ambiental, a qual pode e deve limitar a ocupação de áreas naturais – *conforme trechos da legislação acima* – dado que o zoneamento ecológico - econômico parte de uma lei de integração de áreas, ou seja, uma visão ambiental estratégica da Baixada Santista, com os nove municípios, e não de uma visão isolada de cada município.

Ademais, a expansão do porto em áreas que são naturais envolve, necessariamente, a perda de biodiversidade e, conseqüentemente, a perda de serviços ambientais, ou seja, serviços realizados pelo patrimônio natural, em que a humanidade não gasta dinheiro algum para que aquilo seja cumprido, pois os mesmos são decorrentes do funcionamento saudável dos ecossistemas.

Os manguezais, por exemplo, fornecem gratuitamente inúmeros serviços ambientais, tais como:

- protetor da linha da costa ajudando na manutenção da qualidade da água;

- retentor de sedimentos, evitando o assoreamento e erosão dos canais;
- berçário para as fases jovens de diversas espécies marinhas
- fertilizante natural de águas costeiras
- exportador de matéria orgânica;
- biodigestor; e
- depurador de água.

A partir daí surgem inúmeros outros benefícios gerados pelos serviços ambientais dos manguezais, os quais podem ser elencados da seguinte forma:

- Melhora da qualidade da água;
- Possibilidade de desenvolvimento da aquíicultura;
- Aumento da produtividade de pescarias costeiras;
- Ganho para a atividade de pesca esportiva;
- Estímulo à recreação náutica;
- Ecoturismo;
- Melhoria na paisagem de maneira geral.

Ou seja, a questão para os representantes do meio ambiente é estimular o porto e o setor industrial aqui da Baixada Santista a repensar e reutilizar os seus espaços, pela sua otimização e, na medida do possível, colocar um limite, por meio do ZEE, o qual deverá conter parâmetros que orientem

o limite de alterações aceitáveis e suportáveis para o sistema.

Conclusões

A força dos argumentos em torno de uma visão macroeconômica consensual, qual seja, atender as necessidades de ampliação do porto de Santos, com alusão acerca dos êxitos que o país possa lograr, denota um fenômeno retrógrado e autoritário de afirmação de idéias, sem levar em consideração os requerimentos da política ambiental com vistas ao desenvolvimento sustentável.

Então, a encruzilhada passa a ser a definição do que se quer para essa região?

- Que ela fique ainda mais enriquecida com empreendimentos dessa natureza, para aproveitar ao máximo a vocação portuária?

- Ou restabelecer um mínimo de condição para a sobrevivência e um limite para esta sobrevivência compartilhada do Homem com estes tipos de empreendimentos?

O fato é que o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro é um instrumento criado em 1998 e tem por objetivo estabelecer, por meio de um ZEE, o planejamento e administração da utilização dos recursos naturais da zona costeira, visando à melhoria da qualidade de vida das populações locais e a promoção da proteção adequada dos seus ecossistemas e, nas cidades do Estado.

Dessa forma, partindo do contexto supra, algumas questões devem ser tomadas em consideração antes do processo final de tomada de decisão:

- Entendendo o meio ambiente como um bem de todos, sua gestão está associada ao Estado democrático, à autonomia e à identificação da vontade de quem 'faz as leis' com a vontade de quem 'obedece às leis';

- Se o poder do Estado é exercido pelo governo, o Estado necessita de canais de participação de todos os cidadãos nas tomadas de decisão e rumos para controlar os abusos do poder e, por isso mesmo, a importância das audiências públicas com a massiva participação da sociedade civil;

- Por se tratar de um equilíbrio dinâmico, o conceito de sustentabilidade deve compreender todas as faces do meio ambiente, ou seja, as dimensões econômicas, política, sociais, tecnológicas e culturais;

- A articulação de todas estas dimensões deve se dar por meio de um sistema de gestão e a gestão ambiental encontra na legislação, na política ambiental e em seus instrumentos e na participação da sociedade suas ferramentas de ação.

- E, por fim, e não menos importante, assegurar que as questões ambientais sejam contempladas já nos primeiros passos do planejamento do desenvolvimento em qualquer escala, entendendo três relações: a) entre meio ambiente e o Homem, tornando claro que o primeiro é suporte de vida para o segundo; b) entre desenvolvimento e crescimento econômico, dando maior ênfase aos aspectos qualitativos do ponto de vista social e ambiental, até mesmo por que a base de toda atividade portuária é o sistema estuarino Santos – São Vicente e os estuários possuem um tempo geológico relativamente curto, ainda mais se não forem levados em consideração aspectos que contribuam para a sua perpetuação; c) entre postura expansionista e a manutenção da qualidade desejada/requerida pelo conjunto mais amplo da sociedade chegando a um consenso, por meio de um ZEE, sobre qual seria o limite de alterações aceitáveis e suportáveis para o sistema, e claro, obedecendo-o.

Notas de Rodapé:

(1) Hoje esse decreto regulamentar foi substituído pelo Decreto n.º 99.274, de 06/06/90.

(2) Com efeito, considerando o meio ambiente “*bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida*”, impôs ao poder público, para assegurar a efetividade desse direito, a incumbência de “*exigir, na forma de lei, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, estudo prévio de impacto ambiental, a que se dará publicidade*”. (Art. 225 da CF).

(3) Cujos detalhamentos e operacionalização foram objeto da Resolução n.º 01/90 da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM), de 21/11/90, aprovada após audiência do Conselho Nacional de Meio Ambiente (CONAMA). A própria Lei já previa mecanismos de atualização do PNGC, por meio do Grupo de Coordenação do Gerenciamento Costeiro (COGERCO). A presente revisão aprovada pela Resolução n.º 005, de 03 de dezembro de 1997, da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar - CIRM, e pelo Conselho Nacional de Meio Ambiente - CONAMA, em sua 48ª Reunião Ordinária, busca adequar o PNGC à sua prática atual, contemplando, assim, a experiência acumulada no âmbito do Ministério do Meio Ambiente (MMA) e pelos

diversos executores de suas atividades, incorporando, conseqüentemente, as novas demandas surgidas no âmbito da sociedade, cujo marco balizador está representado nos documentos gerados pela Conferência das Nações Unidas para o Meio Ambiente e Desenvolvimento, conhecida como RIO-92, destacando-se a chamada "Declaração do Rio sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento" e a "Agenda 21".

(4) Foi aprovada a Política Nacional para os Recursos do Mar – PNRM aos 23 de fevereiro de 2005, na forma do Anexo ao Decreto: D-003.939-2001 - Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM) e entrou em vigor na data de sua publicação D.O.U. de 24.2.2005. As diretrizes gerais para a Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM) foram baixadas pelo Presidente da República em 1980. Contudo, nas mais de duas décadas transcorridas desde a promulgação da PNRM, os cenários nacional e internacional relativos aos mares, oceanos e zonas costeiras sofreram alterações notáveis, particularmente em relação à moldura jurídica global, em função, principalmente, da entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), em novembro de 1994. Assim sendo, tornou-se necessária à atualização da PNRM.

REFERÊNCIAS

AGENDA 21/ Resumo. **Cúpula da Terra: Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento.** Rio de Janeiro, Brasil, 3-14 de junho de 1992, Centro de Informações das Nações Unidas, 46p.

A TRIBUNA DIGITAL – Área portuária recebe nova classificação ambiental. In: **A Tribuna Digital** (<http://www.atribunadigital.globo.com>) Porto. Acesso: 24/10/2006.

A TRIBUNA DIGITAL – Prefeitura de Santos e Codesp comemoram mudança. In: **A Tribuna Digital** (<http://www.atribunadigital.globo.com>) Porto. Acesso: 24/10/2006.

A TRIBUNA DIGITAL – Estado nega tentativa de impedir ampliação do complexo. In: **A Tribuna Digital** (<http://www.atribunadigital.globo.com>) Porto. Acesso: 24/10/2006.

BRUNDTLAND. **Our Common Future.** EUA: Oxford University Press, 1987.

CETESB. (1994). **Compêndio de Legislação Estadual - São Paulo.**

CETESB. (1994). **Compêndio de Legislação Federal.**

CIRM – **Comissão Interministerial para os Recursos do Mar.** Agenda Ambiental Portuária. Brasília, 1998.

CUNHA, I et. al. **Agenda Ambiental para o Porto de Santos – Sistematização dos debates. (no prelo).**

CUNHA, I. **Cenários de negociação ambiental para o Estuário de Santos e São Vicente.** Projeto Fapesp no. 03/06437-0. Modalidade Políticas Públicas, 2003.

ELLIOT, J. A. (1994). **An Introduction to Sustainable Development.** New York. Routledge.

RIBEIRO, J.U. **Política.** Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, 1981.

SANTOS, M. **O espaço do cidadão.** São Paulo: Editora Nobel, 1992.

SOUZA, M.P. (2000). **Instrumentos de gestão ambiental: Fundamentos e prática.** São Carlos: Editora Riani Costa. 112p.

VIOLA, E.J.; LEIS, H.R. A evolução das políticas ambientais no Brasil, 1971-1991: do bissetorialismo preservacionista para o multissetorialismo orientado para o desenvolvimento sustentável. In: HOGAN, D.; VIEIRA, P.F. (orgs.). **Dilemas sócio-ambientais e desenvolvimento sustentável.** Campinas: Unicamp, 1992.