

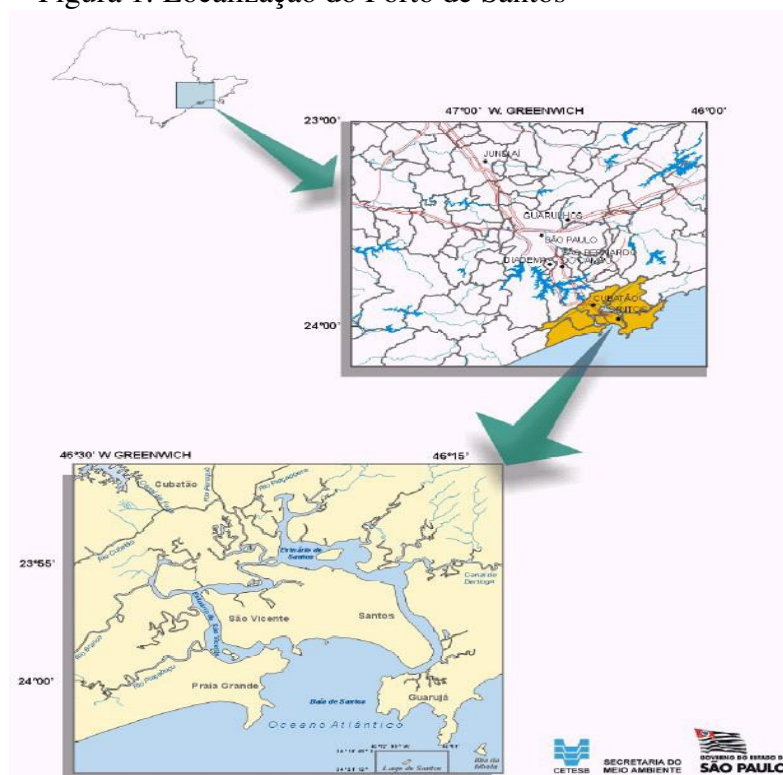
Gestão Ambiental nas cidades-porto: caso de Santos

Alexsandro dos Santos Siqueira

Os portos, inseridos dentro de crescentes redes competitivas do comércio de mercadorias mundiais, se configuram como geradores de impactos ambientais nos espaços naturais e construídos, entretanto, enquanto sistema complexo de articulação de territórios produtivos permeando os *espaços dos fluxos* detém forte poder de transformação das realidades regionais e locais. Nesse sentido, o desafio é promover o crescimento econômico aliado ao respeito sócio-ambiental a partir de demandas dos atores das escalas nacionais e internacionais, bem como a utilização estratégica da gestão ambiental na promoção de um novo rearranjo da relação que o porto estabelece com a cidade.

Para isto, sugeri-se como objeto de estudo a aplicação da Gestão Ambiental na cidade-porto de Santos (figura 1):

Figura 1: Localização do Porto de Santos



Fonte: CETESB, 2001 in COSTA, 2000.

O objetivo geral então é analisar a *Gestão Ambiental como elemento de competitividade do Porto de Santos e instrumento capaz de fomentar (re) aproximação do porto-cidade.*

Com isso, pensa-se que a relevância deste debate está na acentuada preocupação da sociedade com a degradação ambiental, onde os impactos ambientais passam a ser associado diretamente a qualidade de vida da população, sendo assim, a preservação ambiental passa a servir como moeda de competitividade e elemento redutor de custos nos processos de produção e oferta de serviços, pois:

“A *globalização da questão ambiental fez com que a preocupação se expandisse das questões locais para a satisfação de critérios internacionais, o que mudou a maneira das empresas lidarem com esse tema*” (CARRIERI et al. 2002, p.73).

Esse debate se faz ecoar também nas cidades portuárias, a elaboração de uma imagem positiva passa agora não apenas pela infra-estrutura no recebimento dos grandes navios, mas igualmente pelo respeito e atuação ambiental, o envolvimento do porto com sua área de entorno, a ausência e ou resolução dos conflitos sócio-ambientais buscando promover sinergias.

Gestão ambiental: da sustentabilidade a instrumento estratégico

Partindo do princípio da proteção dos ambientes naturais e da atuação de novos agentes no jogo econômico mundial, fazendo emergir atores e paradigmas até então pouco influentes nos debates da sociedade, a Gestão Ambiental instaura-se como ferramenta chave de empresas, organismos, sociedade civil organizada e Estado, na condução de uma Gestão mais adequada do território.

Logo, está seria um conjunto de medidas e práticas político-administrativas operacionais que visam conduzir a proteção do meio ambiente levando em conta a saúde e a segurança das pessoas:

“... por meio da eliminação ou mitigação de impactos e danos ambientais decorrentes do planejamento, implantação, operação, ampliação, realocação ou desativação de empreendimentos ou atividades, incluindo-se todas as fases do ciclo de vida do produto”. (ROHRICH& CUNHA, 2004 *apud* JABBOUR& SANTOS, 2005).

Nesse caso, a Gestão é mais que simples medidas de proteção à natureza, ela encerra e conjuga amplos fatores a serem levados em conta, o que descarta uma visão despreziosa do processo, tendo em vista, que uma Gestão Ambiental bem elaborada precisa traduzir-se na convergência dos elementos sócio-ambientais na condução de melhora direta da qualidade de vida, ponto nodal que qualquer política que envolva a sociedade dever estabelecer.

Ela é uma forma de procedimento visando administrar e organizar a empresa em sua interface com o Meio Ambiente, mobilizando-a tanto interna quanto externamente para a conquista da qualidade ambiental. (MAIMON, 1999 *apud* CARRIERI, 2002).

KITZMANN e ASMUS (2006) fornecem uma visão sinônima às proposições aqui já feitas:

“A gestão ambiental é um conjunto de programas e práticas administrativas operacionais voltados à proteção do ambiente e à saúde e segurança de trabalhadores, usuários e comunidade”. (KITZMANN & ASMUS, 2006, p.1042)

Dessa forma a Gestão Ambiental envolve atividade de planejamento e organização dos procedimentos que conectam a empresa diretamente com a natureza. Essa junção pode ocorrer tanto na elaboração de produtos quanto na oferta de serviços mais ambientalmente responsáveis, logo a gestão vai ser posta como uma maneira de como a Organização administra esse elo entre seu comportamento e as variáveis ambientais, atentando-se para as necessidades das partes interessadas. Portanto, negociando conflitos, *“visando diminuir o quanto possível seus impactos negativos”.* (CARRIERI *et al* 2002).

Claro, porém, que essa tomada de consciência não se dá espontaneamente, esse processo é acompanhado por um aumento do rigor e na modernização da legislação em quase todo o mundo, sobretudo, nos países centrais, assim a Gestão Ambiental assinala também como uma obrigação legal. Não obstante, ela passa a estar incluída nas Políticas Públicas. No Brasil, por exemplo, foi somente a partir da década de 1970 que se consolidou uma base Institucional que encerrasse o meio ambiente de maneira satisfatória.

Em 1977 foi regulamentada a exigência do Licenciamento Ambiental para Atividades Poluidoras, constituindo-se um importante meio de aplicação de política

preventiva, o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) é considerado no mundo inteiro um poderoso instrumento jurídico, ele versa sobre: prevenção – e precaução – do dano ambiental, transparência administrativa quanto aos efeitos ambientais de empreendimentos públicos e privados, consulta dos interessados e decisões administrativas. O EIA-RIMA passou a ser usado de forma preventiva para a aprovação de zonas de uso industrial e qualquer atividade potencialmente poluidora e danosa ao meio ambiente. Esses instrumentos vão nortear a ação pública a fim de mitigar e evitar danos aos ecossistemas naturais e qualidade de vida da sociedade.

Uma reflexão dessas políticas para o porto, foi à inauguração no Brasil da Agenda Ambiental Portuária, trazendo:

“... uma fase de compromissos da atividade com a gestão ambiental dos portos brasileiros e se constitui de uma série de ações voltadas para modificar e implementar um perfil da atividade, adequando-o às diretrizes para preservação do meio-ambiente” (Empresa Brasileira de Planejamento de Transporte- Ministério dos Transporte/GEIPOINT,2001,p74-75)

A Agenda Ambiental Portuária possui as seguintes funções básicas: promover o controle ambiental da atividade portuária; inserir as atividades portuárias no âmbito do gerenciamento costeiro; implementar unidades de gerenciamento ambiental nos portos; implementar os setores de gerenciamento ambiental nas instalações portuárias fora do porto organizado (GEIPOINT,2001). A intenção é inserir o Sistema Portuário brasileiro nos parâmetros ambientais exigentes nas comunidades internacionais

Essas legislações ambientais trazem no seu bojo uma série de características, dentre elas as normas da sociedade civil organizada que munida dessas informações e carregadas das novas posturas dos atores sociais formulará o pedestal da incorporação do Sistema de Gestão Ambiental (SGA) primeiramente pelas firmas e mais recentemente inseridas na administração pública. Dessa forma surgem simbologias, tais como a ISO (International Standard Organization) que desenvolverá normas, diretrizes aplicáveis aos diferentes setores produtivos.

As séries ISO são atualmente utilizadas como um símbolo de consciência sócio-ambiental, estabelecendo “selos” de qualidade ambiental que estão sendo utilizados estrategicamente por empresas e organismos visando atrair investimentos e gerar oportunidades de negócios, aumentando sua competitividade.

Gestão Ambiental nas cidades-porto: a relevância do debate

O processo de reestruturação produtiva foi caracterizado pela multilocalização das plantas industriais inseridas no modo flexível de produção, onde houve o deslocamento das firmas em busca de aumentar sua competitividade e ampliar sua margem de lucro, essa alteração da configuração produtiva mundial foi possível graças à revolução dos transportes, abertura econômica e grandes mudanças institucionais.

Dessa forma notou-se o aumento das trocas comerciais que suscitou diretamente a necessidade de melhora e adaptação do sistema de transporte, notadamente a matriz marítima, entretanto, a utilização de matriz multimodais surge estrategicamente, formando complexos sistemas logísticos. Os produtos e os serviços precisam ser colocados nas diferentes unidades produtivas sem incorrer em paralisação dos fluxos e estagnação da produção, essa integração *“somente é possível com eficientes redes de transportes multimodais que suportem serviços de logística de abrangência global”* (LIMA & VELASCO, 1999).

A contêinerização foi um fator que facilitou o manuseio e transporte de uma gama variada de cargas permitindo uma funcionalidade maior dos navios - conhecidos nesse caso como porta-contêiner - bem como assinalou para novas estratégias e

logística. Os navios porta-contêineres facilitaram a atuação de redes intermodais de transportes, reduzindo até mesmo o custo da movimentação portuária e aumentando a operação de transbordo (a transferência dos contêineres de um navio para outro, atingindo seu destino final). O transbordo relaciona-se ao aumento dos navios porta-contêineres, já que as empresas buscam concentrar a carga em algum porto principal a fim de obter grande quantidade de carga para o transporte nas rotas longas (portos concentradores e alimentadores) em navios maiores otimizando os lucros e reduzindo os custos (LACERDA, 2004).

Essa nova estruturação logística deve-se a uma integração cada vez maior entre o porto e a indústria, assim, próximo a muitas cidades portuárias ou até mesmo dentro do sítio portuário verifica-se a existência de verdadeiros parques industriais, onde o escoamento da produção é facilitado pela sua localização privilegiada. Na hinterlândia direta do Porto de Santos, tem-se o Pólo industrial de Cubatão com um parque industrial bem diversificado.

Portanto, nota-se que a zona costeira, além da atividade portuária também é marcada pela forte presença de industrialização, conseqüentemente, aliada à urbanização e grandes adensamentos populacionais, segundo a ONU no Relatório da Situação de População Mundial em 2007 as áreas urbanas e rurais de ecossistemas costeiros são as mais densamente povoadas do mundo. (UNFPA, 2007) Os números revelam que:

“A concentração de grandes assentamentos em zonas costeiras de baixa altitude é impressionante: 65% das cidades com mais de 5 milhões de habitantes se encontram nessas zonas, e apenas 13% delas têm menos de 100 mil habitantes.” (UNFPA, 2007,p. 69)

Por conseguinte, esse espaço é marcado pela pressão da industrialização, da atividade portuária e pela população, tornando-o de grande preocupação quando se levanta a questão da ocupação e a utilização dos recursos costeiros, logo, uma área sensível do ponto de vista ambiental.

É sob esse viés que a Gestão Ambiental, tem se revelado um valoroso mecanismo de gerência adequada deste ambiente.

Diagnóstico dos Impactos da Atividade Portuária em Santos e na Baixada Santista

Baixada Santista: visão geral

A Baixada Santista é formada por nove municípios, Santos, São Vicente, Guarujá, Bertioga, Cubatão, Praia Grande, Mongaguá e Peruíbe e está situada na porção atlântica do Estado de São Paulo fazendo divisa com municípios da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) da Região de Registro e da Região de Caraguatatuba, sendo limitada pela Serra do Mar. A Região Metropolitana da Baixada Santista (RMBS) foi instituída pelo governo do Estado de São de Paulo em 30 de junho de 1996 (COSTA, 2005).

Com uma população que alcança aproximadamente 1,4 milhões de habitantes de moradores fixos, a Baixada Santista é a terceira maior região do Estado de São Paulo no que tange a população, além disso, no período de férias essa população tem seu número quase dobrado, esse fato é marcado pelas praias e amenidades naturais da região. Não diferente da grande maioria regiões metropolitanas brasileiras, a RMBS apresenta alguns problemas relacionados à questão ambiental, a carência de infra-estrutura, saneamento ambiental, transporte e habitação, esses dados são agravados ainda pela função portuária da região como um todo e em especial a cidade de Santos e pelos impactos do pólo industrial de Cubatão.

Na Região Metropolitana da Baixada Santista (RMBS), o setor de serviços e comércio respondem por cerca de 52,8% dos empregos formais, no comércio pode-se destacar os supermercados com 2,5% dos empregos já as vendas de varejo correspondem com 1,7%, os serviços são amplos e variados, condição típica de grandes aglomerações urbanas. O segundo setor mais importante é o industrial com 22,5% dos empregados, chama atenção a indústria de construção civil, metalurgia básica, química, alimentos, bebidas e refino de petróleo na Refinaria Presidente Bernardes as atividades localizam-se, sobretudo em Cubatão, importante pólo siderúrgico em escala regional. Apesar de a região apresentar altos indicadores de riqueza, detém os piores índices de longevidade e situa-se entre as quatro regiões com menores indicadores de escolaridade. (OLIVA, 2003 apud COSTA, 2005)

Quanto aos aspectos físicos da RMBS, a região possui clima quente e úmido com temperaturas superior a 20C° e precipitação anual variando entre 2000 e 2500 mm, com fortes concentrações no verão e relativamente baixas no inverno, todavia, não há uma estação marcadamente seca (SANTOS *in* OLIVA, 2003 *apud* CASTRO, 2005) Localizada ao sul do Trópico de Capricórnio a região constitui uma unidade bem definida na área do litoral paulista, o termo baixada chama a atenção ao interespaço de planícies de marés com mangues existentes entre as duas principais ilhas da região e os múltiplos esporões da Serra do Mar na retroterra (território situado por trás de costa marítima ou rio), alternadas entre as proeminências da Serra do Mar, na verdade nesta unidade localizam-se três baixadas, a baixada da Bertioga, Santos e Itanhaém (AB' SABER *in* OLIVA, 2003 *apud* COSTA, 2005).

O Porto de Santos destaca-se como o maior complexo portuário da América do Sul, mostrando participação no comércio exterior com taxas de 26,4% (CARMO & SILVA, 2007), não obstante, possui grande influência na RMBS. Essa parte do território brasileiro é uma das mais dinâmicas concentrando uma parcela considerável das indústrias do país, ainda desta-se a proximidade com a zona do grande ABC paulista (Santo André, São Bernardo e São Caetano) com seu parque automobilístico.

No setor Agropecuário cita-se o segmento da pesca com grande participação nas comunidades locais, sendo superior à média estadual, compondo uma das profissões mais antigas da região e cerca de 10 mil pessoas dela sobrevive aproximadamente, contudo, os pescadores vêm sofrendo com a falta de pescado, atribuída à degradação dos manguezais e à contaminação das águas, oriundos da constante atividade portuária, forte atividade industrial e ocupações irregulares. (OLIVEIRA, 2003 *apud* COSTA, 2005).

De forma breve, menciona-se os principais impactos da atividade portuária na Baixada Santista. As águas do estuário de Santos possuem massas distintas, tem-se água doce advinda dos rios drenados da Serra do Mar e água salgada do Oceano Atlântico. Dessa forma os sedimentos oriundos da Serra do Mar devidos aos processos erosivos, ocupação antrópica irregular, construção de estradas e poluição do ar que degrada a flora são transportados diretamente para o estuário de Santos (SILVA & FIGUEIREDO, 2002).

O processo ainda é fortemente agravado pelos sedimentos contaminados das atividades industriais provenientes, sobretudo do pólo industrial de Cubatão, uma vez que os rios da região da Baixada Santista em geral drenam para o estuário de Santos, transportando assim todos os sedimentos, diz-se então que o estuário de Santos é formado por um complexo sistema flúvio-marinho meândrico (sistemas de rios que deságuam no mar com curvas acentuadas) captando uma parcela das drenagens dos rios Cubatão, Mogi, Jurubatuba, Branco e Piaçabuçu. Durante o percurso eles recebem efluentes das indústrias de Cubatão, em menos grau da represa Billings via Usina Henry

Borden (FRANCISCO, 2000 *apud* COSTA, 2005).

O relatório da CETESB –Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental- de 2001 conclui que o pólo industrial de Cubatão representa a principal fonte de poluentes químicos para os rios Cubatão, sistema estuarino, baía de Santos e para todo o ambiente marinho adjacente não apenas pela quantidade, mas também pela variedade de poluentes encontrados (CETESB, 2001). Na década de 1980 a degradação era tão crítica que o vale do rio Mogi que passa pela cidade ficou conhecido como “Vale da Morte” tamanho era o grau de poluição (HOGAN, 1990 *apud* CARMO & SILVA, 2007).

Essa situação, entretanto, releva um modelo de desenvolvimento das industriais tradicionais, onde a consciência e preocupação ambientais eram elementos descuidados. Recentemente os relatórios da CETESB (2001) já apontam para uma redução dos índices de contaminação por elementos químicos e tóxicos no local.

O desafio encerra os projetos de dragagem que precisam levar em consideração os sedimentos altamente contaminados dos canais e berços de atracação do porto, pois os despejos lançados na água provocam turbidez e elevação do material em suspensão reduzindo a taxa de fotossíntese e a visibilidade para os peixes, *o processo de dragagem e a disposição do material no mar contribuem grandemente para a deterioração dos ambientes estuarino e marinho adjacente, pela ressuspensão de partículas e contaminantes na coluna de água* (SILVA & FIGUEIREDO, 2002)) ao dragar o canal parte dos sedimentos entram em contato direto com a fauna marinha podendo elevar o nível de contaminação.

A necessidade da dragagem fundamenta-se na busca por atrair os fluxos de mercadorias dos grandes navios. Nesse caso o assoreamento dos canais de Santos se mostra como um problema da Gestão Ambiental. “*O grande aporte de sedimentos nos canais do estuário santista demanda dos portos uma atividade periódica de dragagem de manutenção*” (CUNHA, 2006, p.1027).

Um dos conflitos por espaço mais polêmico é a que se dá entre os projetos de expansão do porto e as comunidades locais em situação mais ou menos irregular, no Sítio Conceiçãozinha, localizado no Guarujá na margem esquerda do porto, onde uma população de pescadores tradicionais entra na disputa pelo uso das “águas portuárias” na vizinhança do terminal da Cargill Agrícola S.A. (CUNHA, 2006) Dessa forma qualquer projeto de ampliação e/ou dragagem não monitorada do canal acarreta em riscos alimentares e à saúde dessa população.

As rotas de pescas artesanais estão inseridas no mesmo trajeto usados pelos navios, havendo uma superposição do canal situado no trecho do estuário de Santos, o canal de Piaçaguera e ainda a região de confluência dos canais de Bertiooga e Piaçaguera que fazem parte do caminho de cinco comunidades de pescadores (CUNHA, 2006).

Outro grande problema é a água de lastro (é a água recolhida no mar e armazenada em tanques nos porões dos navios, o objetivo é dar estabilidade as embarcações, sobretudo, quando estão navegando sem cargas), que recolhida em outro tipo de biota aquática e despejada no porto de destino, dessa forma essa água contém características alienígenas para o bioma no qual esta sendo descarregada causando assim grande dano à saúde humana, à biodiversidade, às atividades pesqueiras e aos ecossistemas marinhos (Porto Gente – *online*)

De acordo com a CODESP, houve proibição de qualquer tipo de despejo incluindo a água de lastro, havendo constante monitoramento (Porto de Santos - *online*). Entretanto, o Porto de Santos não detém uma unidade de gerenciamento ambiental específica de acordo com os parâmetros exigências internacionais.

Somam-se a isso a falta de destinação adequada dos resíduos dos navios que nele atracam, desta maneira os resíduos são descartados sem nenhuma prática de Gestão. O

porto serve ainda como um vetor de doenças para a população local, pois sua grande movimentação de carga orgânica (açúcar, soja, farelo etc.) e o mau manuseio levam a queda desse material no pátio, atraindo muitas pragas urbanas, como ratos e pombos, além da emanção de fortes odores.

Esses elementos por sua vez vão servir com fator de afastamento e criador de uma imagem negativa da área portuária. Embaçando a elaboração de uma relação sinérgica entre o porto e a cidade, tendo em vista que o porto ainda permanece na mente de muitas pessoas como ambiente insalubre dissipador de mazelas e de má qualidade de vida.

A Gestão Ambiental Portuária no Porto de Santos: processos e desafios

A gestão Ambiental no Brasil

“A política ambiental brasileira dá um tratamento técnico e normativo aos seus diversos temas, faltando-lhe ainda a incorporação de um repertório satisfatório de procedimentos para resolução de conflitos de forma negociada” (CUNHA, 2006, p.1021).

A legislação, contudo, possui a função de regulação e instrumento de pressão para motivar as empresas (leia-se também portos) à inovação, sendo ferramenta essencial de auxílio no combate ao desrespeito ambiental, e é dessa maneira que a Autoridade precisa entendê-la, ficar atado somente seguir os parâmetros legais vigentes é ineficiente sob o ponto de vista metodológico.

Sabe-se da função positiva e as contribuições que as leis trazem, todavia, uma Gestão Ambiental verdadeiramente ativa precisa ir além dos tratamentos legais, ela demanda incorporar as instâncias dos demais atores sociais, o cumprimento à legislação é parte delas.

A respeito do ambiente de conflito sócio-ambiental e a função das ações judiciais na resolução dessa problemática Cunha *et al* (2006) revela:

“O ambiente de conflito, ensejando o temor em relação a movimentos que deságüem em ações judiciais e de responsabilidade, leva os decisores a guiarem-se pelos parâmetros estritos da lei. O que deve ser examinado em profundidade é: por que o estrito cumprimento da lei ambiental não resolve por si só estas situações de fato?” (CUNHA *et al*, 2006, p.5).

Assim, o Sistema Portuário Nacional carece de medidas efetivas de proteção e adaptação de suas operações às novas demandas por desenvolvimento sustentável, nesta linha, eles ainda não adquiriram a visão inovadora de incorporação da Gestão Ambiental como parte dos ativos do Porto, portanto, carregam a perspectiva tradicional que enxergam as medidas de proteção aos ecossistemas naturais como custos e encarecimento do processo produtivo. O que se esta falando é da utilização da Gestão como emersão de um novo *modus operandi* portuário, fundamentado em nova lógica operacional e logística.

O caso de Santos: políticas públicas e escalas

O porto de Santos drena os fluxos de cerca de 25% de tudo que é exportado e importado no Brasil circula pelo porto também é responsável de 32% da movimentação de contêineres no Brasil, esse dado revela que é um porto de escala nacional.

E isso se reflete na escala regional e no seu potencial gerador de oportunidades e desenvolvimento. A atividade portuária gera 12,14% dos empregos, essas atividades estão relacionadas diretamente a Transporte, armazenagem e comunicações. Além desses empregos diretos atividade portuária gera também emprego no comércio

(consumo dos assalariados do porto, etc.) e nos serviços a população (educação, saúde, etc.) e produtivos (bancos, seguros, conselho jurídico, etc.) porto gerar 22.746 empregos em: Santos, Guarujá e São Vicente e ser um veículo promotor do desenvolvimento ligado diretamente à geração de oportunidades, pois de cada 3 empregos gerados em: Santos, Guarujá e Cubatão 1 têm ligação com o Porto.(CODESP- *online*)

A partir desse grande potencial de desenvolvimento nas diversas escalas, a nacional, regional e a local, o porto vem sendo utilizado com palco de importantes políticas públicas ambientais, tencionando a resolução e equacionamento dos conflitos já citados.

Uma característica singular dos conflitos ambientais é sem dúvida seu “desrespeito” pelas divisões político-administrativos, ou seja, os impactos de uma determinada atividade não necessariamente atingem somente a sua área mais próxima, os reflexos podem ser sentidos em outros municípios e até mesmo Estados.

Ressalta-se que embora boa parte do Porto de Santos se encaixe no Município de Santos, a Gestão de seus impactos e a articulação precisam ser pensadas no âmbito da Baixada Santista, portanto, as iniciativas eficientes objetivando mitigar os passivos ambientais portuários e da região industrial de Cubatão requerem abordagens mais amplas. Acrescenta-se ainda que geograficamente o Porto situa-se em outro município (a margem esquerda do porto está em Guarujá,) o que remete um diálogo com diferentes esferas municipais e implica a introdução do porto em diferentes espaços urbanos, conseqüentemente a gestão dessa “*Cidade-portuária*” mostra-se como um valoroso desafio, sobretudo, quando todos os planos convergem, ainda que deficientes, para a realidade do município de Santos e o porto.

Gestão Ambiental como elemento de competitividade: uma análise do Porto de Santos

Uma hipótese a ser considerada:

Antes do transporte da carga geral ser massivamente containerizado, a competição entre os portos possuía menos importância. Os portos compreendiam atividades de trabalho intensivo gerando impactos diretos e indiretos na economia nacional, servindo como promotores do comércio internacional. Dessa forma eram visto como pólos de crescimento e desenvolvimento regional. O porto foi claramente distanciado das interfaces competitivas, cada porto ficava inserido dentro de sua própria *hinterlândia*, esse aspecto ressalta as barreiras comerciais, as fronteiras nacionais e infra-estrutura de transportes terrestre ainda inadequada, não obstante, a eficiência portuária não constituía tema relevante na atração de cargas, pois ainda que os portos fossem mal operados, desorganizados, burocráticos, ineficientes e caros os navios tinham que por ele passar (ROSA, 2005).

O quadro hoje já é bastante diferente, pois a abertura comercial, o visível desenvolvimento dos transportes, da logística e das tecnologias de comunicação causou forte impacto sobre a manufatura e os mercados de consumo, estimulando uma troca notável entre as atividades da indústria de diferentes países com certas vantagens comparativas. A contêinerização e o transporte multimodal revolucionaram os arranjos comerciais dos bens de valor agregado, oferecendo aos comerciantes globais um controle maior e poder de escolha sobre sua cadeia de produção, transporte e distribuição (HARALAMBIDES, 2002 *apud* ROSA, 2005).

Houve então uma flexibilização maior não apenas da cadeia produtiva como também do transporte de cargas, a redução dos custos com transportes diminuindo o preço dos fretes internacionais trouxe a busca por vantagens competitivas, fatores de soma positiva na atração de cargas do comércio mundial.

A grande complexidade da cadeia produtiva requer agora uma maior fluidez na circulação, a origem e destino precisam estar fortemente ligados por redes eficientes de transportes multimodais, esse processo foi amplamente influenciado pelos novos arranjos industriais como a política da produção *just in time*.

As transformações dessa sociedade no se que relaciona ao tratamento da Questão Ambiental também é elemento que impactou bastante as políticas portuárias, emerge um consumidor mais exigente e atento às temáticas ambientais, querendo melhor nível de serviços, assim, o porto necessita congrega valor de serviços prestados gerando maior eficiência e qualidade, que se resume no desafio para a questão portuária do século XXI, levando em conta as mudanças na economia mundial e o processo de globalização fazendo convergir para o ambiente portuário a questão da qualidade de serviços prestado a esse novo consumidor (PORTO, 1999 *apud* FIGUEIREDO xxx).

Esse consumidor que atua na escala global vai demandar novas diretrizes dos agentes portuários, que agora precisam ser preocupar não apenas com os impactos de suas operações no meio ambiente, mas devem ir mais além, faz-se necessário ser proativo no trato com o meio ambiente, *pois nada é mais “moderno” do que ser proativo antecipar-se aos problemas* (KITZMANN & ASMUS, 2006, p.1043).

No cenário brasileiro a Gestão ambiental ainda é identificada como custo adicional o que acaba por dificultar sua difusão nos portos nacionais, sob esse ângulo, a Gestão ambiental portuária em Santos carrega o estigma de entrave econômico, medidas que podem vir a criar custos extras encarecendo os preços dos serviços portuários tornado o Porto de Santos menos competitivos no mercado internacional, isso demonstrar uma excessiva preocupação com lucros, sobretudo, lucro imediato, característica reconhecida no cenário nacional.

O grande tema levantado seria o questionamento da viabilidade econômica na implantação de planejamento e projetos sustentáveis, já que isso representaria, a priori, um acréscimo nos custos operacionais, sem retornos financeiros, podendo até mesmo gerar *deseconomias*, levando em consideração as profundas modificações inerentes à implantação de um Sistema de Gestão Ambiental.

Por conseguinte, o que levaria um gama de autoridades portuárias, que inseridos no jogo capitalista econômico mundial, portanto, atento aos lucros a investirem na instituição da Gestão Ambiental em suas operações? A preocupação com o meio ambiente vem adquirindo caráter estratégico para as empresas de todos os setores, alerta-nos Sanches (2000):

“Assim, a proteção ambiental passa a fazer parte de seus objetivos de negócios e o meio ambiente não é mais encarado como um adicional de custo, mas como uma possibilidade de lucros, em um quadro de ameaças e oportunidades para a empresa” (SANCHES, 2000, p.78).

Assim segundo a autora, a Gestão Ambiental não somente acrescenta vantagens comparativas, mas também sua ausência pode desfavorecer uma empresa (porto) em detrimento de outra que detém um sistema de gestão adequado e mostra-se preocupada com o bem-estar da sociedade.

Os portos igualmente fazem parte dessa nova atitude, ultrapassar os regulamentos, ambicionado metas mais avançadas, utilizar estrategicamente a Gestão Ambiental como instrumento que agregue valor aos seus serviços, contabilizando ganhos econômicos tornando o porto mais eficiente e capaz de atrair maior fluxos de mercadorias. Logo, a competência portuária não será tão somente o tempo mínimo que um navio passa atracado, alia-se agora como este porto irá atuar ambientalmente com os resíduos desse navio, com sua área de entorno e com os conflitos sócio-ambientais.

Considera-se certamente que o fato de um porto ser ambientalmente responsável sozinho não o conduzirá a supremacia dos fluxos de mercadorias mundiais, pois há vários fatores a serem resgatados, dentre eles a demanda econômica e comercial da região na qual o porto se encontra, ou seja, o grau de participação dessa região no cenário do comércio internacional.

Sabe-se, todavia, que o setor portuário nas últimas décadas se caracterizou por uma intensa competição, logo, qualquer elemento que venha a contribuir para obtenção de preeminências servirá como bem intangível.

Essas forças competitivas agregam as exigências ambientais, pois os agentes encontram-se preocupados com os impactos das transformações antrópicas na saúde da população, novos atores estão em jogo, a fidelidade é algo desconhecido pelas empresas de navegação, pois como destaca Rosa (2005) hoje faz pouco diferença se um contêiner de Hong Kong com destino à Paris passará pelo porto de Roterdan, Antuérpia ou Hamburgo, por isso, este contêiner tem pouca lealdade com qualquer um dos portos citados podendo trocar entre tais portos com relativa facilidade (ROSA, 2005).

Nesse caso, aliando-se as solicitações por consciência sócio-ambiental dos agentes que comandam o tráfico de mercadorias no globo à falta de preparo relativa do Porto de Santos em atender esse pleito, termina por gerar *deseconomias sócio-ambientais*, que podem ser entendidas como perdas econômicas e de competitividade por uma falta de comprometimento com as demandas dos agentes nacionais e internacionais.

A partir dessas proposições levanta-se então a hipótese que na falta de fidelidade relativa dos operadores marítimos com os portos, a opção por um porto será feita levando em consideração uma série de vantagens logísticas e de custos onde certamente a contabilidade da Gestão Ambiental será fator relevante, uma vez que esses atores estão cada vez mais inseridos no diálogo do *Desenvolvimento e Sustentabilidade* e, portanto, vão procurar vincular-se a portos que atendam a essas necessidades.

Assim os recursos ambientais se confundem e se associam aos recursos econômicos, onde precisam ser inseridos na contabilidade econômica, não podendo ser um componente externo, visto como isolado, gerando uma internalização das externalidades, *desde que as empresas possuam certa dose de criatividade e condições internas que possam transformar as restrições e ameaças em oportunidades de negócios* (DONAIRE, 1999 *apud* TINOCO & ROBLES, 2006, p.1083).

No porto enquanto espaço privilegiado atravessado por fluxos a elaboração de uma imagem positiva passa agora não apenas pela infra-estrutura no recebimento dos grandes navios, mas igualmente pelo respeito e atuação ambiental, nesse sentido a contabilidade da gestão ambiental passa a ser a busca por maior competitividade junto aos mercados internacionais e consolidação da *hinterlândia* nacional, onde em ambos as escalas a disputa pelo recebimento das grandes e importantes cargas é intensa. Para contribuir com essa argumentação, Caldeirinha (2007) traz um uma discussão sinônima:

“Quando um porto possui uma imagem negativa inicia-se a “debandada” dos clientes que podem mudar, perdendo todos os que vivem e trabalham nesse porto. É fundamental a constante e sólida construção de uma imagem positiva dum porto, cuidada como se de uma “planta” se tratasse, carecendo de toda a atenção e de melhorias constantes para crescer saudável. É fundamental a constante adaptação do produto portuário aos clientes, adaptação das infraestruturas, dos equipamentos, da logística portuária, dos ritmos e produtividade, da informação, dos serviços acessórios, das acessibilidades marítimas e terrestres, assim como a continuidade de serviço, a fiabilidade, o bom clima social, a organização e limpeza, a qualidade do serviço, etc.”(CALDEIRINHA, 2007, p.62)”.

O favorecimento na elaboração de uma visão positiva só tende a corroborar a confecção e legitimação do Porto de Santos como participante preocupado com as questões em voga, isso carrega por associação o caráter de bem intangível.

É preciso abandonar a imagem do velho porto tradicional, por tendência caro e bloqueado operacional e institucionalmente, gerando desta forma um impacto negativo sobre o meio ambiente, portanto, carecendo de modernização (MONIÉ & VIDAL, 2006). Não somente com a finalidade de atender as exigências dos modernos navios como para contribuir na construção de uma política ambiental aceitável.

Um porto precisa reconhecer os diversos componentes que fazem interface com as operações portuárias, o componente natural relacionado ao respeito ambiental e a preservação da biodiversidade, o componente urbano vinculado à dinâmica da cidade e seus respectivos impactos sobre a *urbe*, um componente humano de fácil circulação de pessoas envolvendo toda comunidade local e um componente econômico como foco gerador de oportunidades de trabalho e fonte de crescimento regional (CUNHA *et al*, 2006).

Gestão Ambiental e sua relação na cidade-porto em Santos:

Avanços e Limitações

Um fator marcante na relação do porto de Santos com a cidade foi o crescimento do porto que se deu de costa para cidade alterando ainda mais as afinidades urbanas e sociais, houve propriamente um fechamento físico com a construção de portões e rígido controle de acesso ao porto. Assinala-se ainda para as modificações no emprego e na renda da população, atualmente cerca de 40% dos trabalhadores possuem vínculo empregatício, passando a utilizar mão-de-obra avulsa, o aumento do trabalho mais informal tem representado perda de renda e carga de trabalho o que agrava a situação social da cidade e, sobretudo dos trabalhadores que moram no entorno da área do porto local de residência da maioria desses trabalhadores (SOUZA, 2006).

Essa situação contribui para o afastamento da interface porto-cidade, tendo em vista que o porto deixa de representar uma evidente fonte de renda direta dos trabalhadores.

Os conflitos porto-cidade possuem múltiplas faces assim como os conflitos ambientais diretos. De acordo com Souza (2006) podem-se citar com relação à infraestrutura, o congestionamento do tráfego de cargas nas vias de acesso ao porto, em decorrência do sistema rodo-ferroviário localizado no cais do Valongo, onde se interrompe o tráfego de caminhões para a passagem dos trens de carga, um outro aspecto que compromete a transição entre a cidade e sua frente aquática é a falta de infraestrutura de suporte ao uso do porto, citam-se os pátios de carga, sanitários públicos para os caminhoneiros que estacionando congestionam a faixa do cais central, especialmente no Valongo e Paquetá, local do porto desativado abrindo espaço estacionamento de veículos que entram a circulação (SOUZA, 2006).

As assimetrias das relações porto-cidade tornam a integração é a instalação de uma gestão ambiental na intercessão cidade-porto uma tarefa complexa, *“porém, os conflitos do presente também favorecem a possibilidade de restabelecer relações duplamente vantajosas para transformar Santos numa verdadeira metrópole portuária”* (FERREIRA & OLIVEIRA, 2006, p.3).

Uma iniciativa nesse sentido já está estabelecida, depois de anos de negociações e entraves institucionais o destino da área do Valongo, abandonada a cerca de 20 anos será destinada a projetos de requalificação urbana e incorporação do porto com a cidade, participando do painel “Cidades Portuárias” no dia 2 de agosto de 2008 durante o Segundo Fórum Brasil Comércio Exterior em Santos o ministro-chefe da Secretaria Especial de Portos (SEP), Pedro Brito comprometeu-se com dois projetos de grande

interesse, o Rodoanel - trecho Sul e a cessão dos armazéns de 1 a 8 para a revitalização dessas áreas portuárias, esse medida segundo o ministro visa gerar receitas para o Porto e estreitar a relação com o município da Baixada Santista. (PORTO GENTE - *online*)

A última operação portuária neste local ocorreu em 8 de fevereiro de 1988. Segundo o Secretário de Assuntos Portuários e Marítimos de Santos, Sérgio Aquino este local não é viável para as demandas atuais do Sistema Marítimo Mundial, isto por que as novas exigências por um porto articulado e multimodal decorrentes do transporte porta a porta carecem de uma retroárea maior que possibilitem amplas movimentações dos outros modais e manuseio ágil das cargas containerizadas, por sua vez o Valongo conta com apenas 35 metros quando o necessário seriam 350 metros (PORTO GENTE - *online*).

Este local é o nascedouro do porto de Santos englobando o centro da cidade, sendo de grande importância histórica e cultural que participou do auge do comércio do café estando atualmente desprovida de estabelecimento comerciais e residências, exceto os cortiços e prostíbulos, tal como nos alerta Ferreira e Oliveira (2006):

“Semelhantermente as demais cidades portuárias brasileiras, a zona do porto de Santos caracteriza-se pelo esvaziamento de suas atividades e funções econômicas, com a transferência das mesmas para outros bairros comerciais e de serviços da cidade e até para outras praças, resultando num abandono de prédios e empobrecimento social local” (FERREIRA & OLIVEIRA, 2006, p.3).

Com intuito de reorganizar o espaço urbano e de acrescentar o porto a sua pauta de planejamento, a prefeitura de Santos criou pela Lei Complementar nº 448/2001 o Projeto Alegria Santos que defini Áreas de Proteção Cultural – APC que encerram as Zonas Centrais I e II e a Zona Portuária no trecho dos armazéns 1 ao 8. O objetivo é revitalização, requalificação e recuperação de locais e edifícios históricos da cidade e o aproveitamento desses armazéns para uso cultural, turístico e de lazer (NEVES, 2005).

Ao que tudo indica esses projetos serão viabilizados pela assinatura do convênio entre o ministro-chefe da Secretaria Especial de Portos e o atual prefeito João Paulo Tavares Papa. Esse parece ser um embrião de um Planejamento estratégico e de uma Gestão Ambiental para o Porto-cidade de Santos, semelhantes a projetos já implantados em portos do mundo inteiro, como os de Barcelona na Espanha (PORTO GENTE - *online*).

Dessa forma uma Gestão Ambiental estratégica para o Porto de Santos deverá englobar o conjunto porto-cidade, o porto precisa assumir seu papel indutor do desenvolvimento regional, pautada na política da sustentabilidade ambiental, utilizando-se positivamente do espaço urbano e natural para agregar valor aos seus serviços e fomentar a elevação da qualidade de vida da população.

A cidade por sua vez precisa entender as particularidades que envolvem a função de cidade portuária, intrinsecamente atravessada por fluxos usando-os em benefícios do emprego e crescimento local, posto que *a metrópole é, antes de tudo, um espaço de intermediação econômica (entre concepção, produção e mercado), de intermediação social, mas, sobretudo, de intermediação entre o interior e o exterior*”.(DE ROO, P., 1999 *apud* FERREIRA & OLIVEIRA, 2006, p.6), isso vale em particular para uma metrópole portuária, conectada em rede por linhas de circulação do mercado internacional, onde essa é uma condição *sine qua non* de competitividade para estabelecer um diálogo permanente e permeável pelos muitos atores construtores do espaço socioeconômico.

Essa intermediação dos fluxos se dá nas mais diferentes escalas, sendo, portanto um amplo desafio para o porto e sua cidade compreender as novas regras em voga posta pelos agentes mundiais. Um novo papel foi incorporado para os operadores portuários e

é urgente a renúncia pelo cisalhamento da interface porto-cidade, o jogo da competitividade portuária é arrojado, o descuido em atender as novas exigências por respeito sócio-ambiental pode acarretar em perda de divisas econômicas e subtração da *hinterlândia* portuária.

Como algumas limitações, destacam-se a superposição de competências, ou melhor, existência de múltiplas agências com papel de decisão no debate que cerca o meio ambiente, a dificuldade não são os diversos órgãos, mas sim a falta de elaboração de uma agenda comum a fim de equacionar uma Gestão Ambiental pensando a Baixada Santista, permitindo uma articulação entre esses diversos órgãos. (CUNHA, 2006)

Os conflitos de usos, como já mostrado, relacionado às ocupações na área do porto, algumas desses terrenos são considerados de excelente qualidade para a instalação de terminais, como o Sítio Conceiçãozinha, essa questão continua em aberto sem solução em curto prazo, pois a Cargill Agrícola manifestou interesse na utilização deste trecho para a construção de um terminal, esse embate, mostra as escalas de ação diferenciadas, onde, um agente que atua na escala global como a Cargill pouco se interessa pela escala local dos pescadores mais interessados evidentemente com sua sobrevivência.

Uma característica marcante nas discussões ambientais brasileiras e a necessidade de se ter uma lei para reger todos os atos públicos, equivale dizer que há um excesso de crescente penetração de normas jurídicas na sociedade (burocratização) e de regulamentação da vida por vias jurídicas, esse mesmo arcabouço encontramos em Santos, onde essas iniciativas não são suficientes para elaborar uma Gestão Ambiental pensando estrategicamente, pois se trata de ir além da *conformidade legal*.

Embora nesta proposta tenha se dado enfoque privilegiado ao Porto de Santos e sua cidade mais emblemática histórica e geograficamente, a proposta é que a partir daí o Porto seja um portador dos interesses regionais, para tanto, a Gestão Ambiental tem muito a dizer e a contribuir. Para o Porto ela será estratégica na atração de fluxos e informações e na aproximação com a urbe, para a (s) cidade (s) ela representa a forma adequada de elevar a qualidade de vida do cidadão e o crescimento regional.

Considerações Finais

A importância dos portos para o desenvolvimento de toda uma comunidade já é a muito reconhecida, são espaços considerados de grande relevância para a articulação com os elos das cadeias logísticas. Nos últimos anos o crescimento do Sistema Marítimo Portuário Mundial tem mostrado grande dinamismo aumentando a circulação de mercadorias no mundo, a elevação desses fluxos suscita uma forte preocupação com eventuais danos causados tanto nos ambientes naturais quanto na cidade devido a grande complexidade de suas operações na contemporaneidade os impactos de suas atividades têm sido cada vez mais contabilizados pelo consumidor-cidadão. Sob esse viés a Gestão Ambiental mostra-se como um valoroso veículo de aproximação dessas duas realidades que de uma forma geral mostram-se estanques, ou seja, o conhecido binômio *Desenvolvimento e Meio Ambiente*, o objetivo geral é a manutenção e ampliação da qualidade de vida da população.

O grande desafio para o Porto de Santos então, seria como conseguir alcançar um nível de desenvolvimento que englobe o seu crescimento e promova o bem estar da sociedade através de geração de oportunidade e certamente a preservação do meio ambiente, contudo, o porto não está sozinho, a cidade de Santos, precisa encarar a provocação de ser uma cidade portuária que detém em seus domínios o mais dinâmico porto brasileiro, pois é para o porto um instrumento de fixação dos fluxos que o

atravessam, assim como o porto promove o dinamismo econômico na urbe, gerando uma conjuntura e uma ambiental agradável para os negócios.

Quando se estabelece a Gestão Ambiental nessa cidade portuária, pretende-se utilizar das suas ferramentas de diálogo e fonte de estratégias produtoras de oportunidades, que diante do vigoroso mercador competitivo por atração de cargas serve como mais um modo de *sair na frente*, oferecendo aos agentes nacionais e internacionais um serviço de qualidade e eficiência que respeite acima de tudo o meio ambiente, para tanto a cidade portuária de Santos esse é um novo paradigma que somente novas e contínuas análises podem ajudar a compreender.

Referências Bibliográficas

- CASTELLS, M. **A sociedade em rede**. São Paulo: Paz e Terra, 1999
- CASTRO I. E. **Geografia e Política: território, escalas de ação e instituições**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005
- CALDEIRINHA, V. **Gestão Portuária**. Setúbal, 2 de Fevereiro de 2007. Disponível em: <http://www.geocities.com/vitorcaldeira/textoscaldeirinha.pdf>
- CARMO, R.L & SILVA, C.A.M. **Gestão da Água na Baixada Santista (São Paulo): temas e conflitos em um contexto metropolitano** In: HOGAN, D. J (org). *Dinâmica Populacional e mudança ambiental: cenários para o desenvolvimento brasileiro*. Campinas. Núcleo de Estudos de População- Nepo/Unicamp, 2007. Disponível em: http://www.nepo.unicamp.br/textos_publish/livros/hogan/Livro_Hogan.pdf. Acesso em: 18/06/2008
- CARRIERI A.P et al. **Sistema de Gestão Ambiental: construção, fatores e atores**. *Revista de Gestão e Planejamento*. Ano 3. Nº6.p.71-86, jul./ dez.2002, Salvador, 2002.
- CESTESB. **Sistema estuarino de Santos e São Vicente**. Agosto, 2001. Disponível em: <http://www.cetesb.sp.gov.br/Agua/praias/publicacoes.asp> Acesso: 21/06/2008
- COCCO, G; SILVA, G. (Orgs.). **Cidades e portos: os espaços da globalização**. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.
- CORAZZA, R.I. **Gestão Ambiental e Mudança na Estrutura Organizacional**. *RAE - eletrônica* v. 2, n. 2, jul. - dez/2003. Disponível em: <http://www.rae.com.br/eletronica/index.cfm?FuseAction=Artigo&ID=1392&Secao=ORGANIZA&Volume=2&Numero=2&Ano=2003>. Acesso: 17 mar.2008
- COSTA, S.D. **O Uso da Avaliação Ambiental Estratégica para definição de Políticas portuárias: O caso Porto de Santos/SP**. Brasília, Distrito Federal. Abril de 2005. Disponível em: http://ccr4.pgr.mpf.gov.br/documentos-e-publicacoes/trabalhos-cientificos/monografia_sandra_dias.pdf . Acesso: 17 mar. 2008
- CUNHA, A.I& FREDDO, A.C& AQUIAR, M.A.F. **Gestão Ambiental e competitividade dos portos: negociando uma agenda**. XIII SIMPEP - Bauru, SP, Brasil, 6 a 8 de Novembro de 2006
- CUNHA, I. A. (2006). **Fronteiras da gestão: os conflitos ambientais das atividades portuárias**. *Revista de Administração Pública*. Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro Vol. 40 (6): pp.1019 – 1040 Nov./Dez. 2006.
- FERREIRA, M.C& OLIVEIRA, R.N: **Refletindo as possibilidades de negócio a partir da comunidade Portuária Santista**. Disponível em: http://www.artigocientifico.com.br/uploads/artc_1160193308_41.pdf. Acesso: 17 mar.2008

FIGUEIREDO, G.S. **O Papel dos Portos Concentradores na Cadeia Logística Global.** *Universidade Federal Fluminense.* Disponível em: http://www.abepro.org.br/biblioteca/ENECEP2001_TR11_0464.pdf. Acesso: 17 mar.2008

GEIPOINT. **A Reforma Portuária.** *Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes. Ministério dos Transportes.* Setembro, 2001.

LACERDA, S. M. **Navegação e Portos no Transporte de Contêineres.** REVISTA DO BNDES, Rio de Janeiro, V.11, N.22, p.215-243, Dez.2004. Disponível em: <http://www.bndes.gov.br/conhecimento/revista/rev2209.pdf> Acesso: 06/07/2008

MONIÉ, F. & SILVA, S. M. S. C. (2006). **Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva.** *Revista de Administração Pública.* Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro Vol. 40 (6): pp.975 – 995 Nov./Dez. 2006

ROSA, F. D. **Mudanças na Indústria Portuária: Diagnóstico do caso Catarinense.** *Universidade Federal de Santa Catarina - Departamento de Ciências Econômicas.* Florianópolis, 2005.

SOUZA, C.D.C. **Planejamento Urbano e Políticas públicas em projetos de requalificação de áreas portuárias: Porto de Santos - desafio deste novo século.** 2006. 287 p. Dissertação de Mestrado-Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006. Disponível: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16131/tde-26122006-153443/> Acesso: 08/08/2008

TINOCO, J. E. P. & ROBLES, L. T. (2006): **A contabilidade da Gestão Ambiental e sua dimensão para a transparência Empresarial:** Estudo de caso de quatro empresas brasileiras com atuação global. *Revista de Administração Pública.* Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro Vol. 40 (6): pp. 1077 – 96 Nov./Dez. 2006

VELASCO, L. O. M. de; LIMA, E. T. **As novas empresas mundiais de navegação determinam a evolução dos portos.** Revista do BNDES, Rio de Janeiro, BNDES, jun. 1999. Disponível em: <http://www.bndes.gov.br/conhecimento/revista/rev1108.pdf>. Acesso em: 16/06/2008

COSTA, S.D. **O Uso da Avaliação Ambiental Estratégica para definição de Políticas portuárias: O caso Porto de Santos/SP.** Brasília, Distrito Federal. Abril de 2005. Disponível em: http://ccr4.pgr.mpf.gov.br/documentos-e-publicacoes/trabalhos-cientificos/monografia_sandra_dias.pdf . Acesso: 17 mar. 2008

SANCHES, C.S. **Gestão Ambiental Proativa.** *RAE - Revista de Administração de Empresas.* RAE • v. 40 • n. 1 • Jan./Mar. 2000 Jan./Mar. 2000

SILVA, Orlando R. da & FIGUEIREDO, Paulo J. M. (2002): **Considerações Ambientais para o Desenvolvimento Sustentável da Atividade Portuária:** Uma análise da interface porto-estuário. *Revista de Ciência e Tecnologia.* Gerenciamento Verde Editora e Livraria Virtual, Rio de Janeiro Vol. 11 N° 20 – pp. 99-104. 2006

VELTZ, Pierre. **Mundialización, ciudades y territorios,** Ariel Geografía, Barcelona, 1999.

PAVÓN, B. S. **El futuro de las relaciones Puerto-ciudad.** *Instituto Gallego de Estudios del Transporte y las infraestructuras.* Instituto Universitario de Estudios Marítimos. Universidade da Coruña.Doc. 6. 2006.