



ANNA BEATRIZ VILHENA DE AMORIM DURAN

**DIREITO AMBIENTAL: PORTOS E SUA CONSTRUÇÃO, UM OLHAR SOBRE A
LEGISLAÇÃO ATUAL E OS IMPACTOS AMBIENTAIS DE SUAS
CONSTRUÇÕES.**

Porto Velho
2021

ANNA BEATRIZ VILHENA DE AMORIM DURAN

**DIREITO AMBIENTAL: PORTOS E SUA CONSTRUÇÃO, UM OLHAR SOBRE A
LEGISLAÇÃO ATUAL E OS IMPACTOS AMBEINTAIS DE SUAS
CONSTRUÇÕES.**

Artigo apresentado ao Centro Universitário São Lucas Porto Velho, como requisito para obtenção de nota na disciplina Trabalho de Conclusão de Curso II, no curso de Direito.

Orientador: Prof. Me. Isadora Margarete Guimarães da Silva.

Porto Velho
2022

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação - CIP

Duran, Anna Beatriz Vilhena de Amorim. 2000

DIREITO AMBIENTAL: PORTOS E SUA CONSTRUÇÃO, UM OLHAR SOBRE A LEGISLAÇÃO ATUAL E OS IMPACTOS AMBIENTAIS DE SUAS CONSTRUÇÃO. 2022.

22 f.

Orientação: Prof. Me. Isadora Margarete Guimarães da Silva.

Trabalho de conclusão de curso (graduação) – Centro Universitário São Lucas – Afya, Direito, Porto Velho, 2022.

1.Direito Ambiental. 2. Construção de Portos. 3. Impactos Ambientais. 4. Aspectos importantes do Estudo do Impacto Ambiental.

DIREITO AMBIENTAL: PORTOS E SUA CONSTRUÇÃO, UM OLHAR SOBRE A LEGISLAÇÃO ATUAL E OS IMPACTOS AMBIENTAIS DE SUAS CONSTRUÇÃO

Autor Anna Beatriz V A Duran¹

Orientadora: Prof. Me. Isadora M. Guimarães da Silva ²

Resumo: O presente artigo tem como objetivo central gerar conhecimento na área da proteção ambiental, analisando a vantajosidade de construções portuárias e seus efeitos positivos e negativos por meio das leis já existentes, uma vez que no âmbito jurídico é notória a necessidade do estudo da eficácia das legislações presentes no território nacional, pois a maior característica do Brasil é a sua condição natural, isto é, os biomas amazônicos, a hidrografia, a fauna e flora, que são facilmente alterados e degradados com difícil recuperação. Tal característica deve ser analisada quando o assunto envolve um bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, conforme afirmada pela Constituição da República Federal do Brasil.

Palavras-chaves: Direito Ambiental, Direito Portuário, Portos, Zona Portuária, Impactos ambientais.

ENVIRONMENTAL LAW: PORTS AND THEIR CONSTRUCTIONS, A LOOK AT CURRENT LEGISLATION AND THE ENVIRONMENTAL IMPACTS OF ITS CONSTRUCTIONS

Abstract: The following article is mainly focused is to generate knowledge in the area of environmental protection, analyzing the advantage of port's constructions and their positive and negative effects through the existing laws, since the legal field it is notorious the need for the study of the effectiveness of the present legislations in the national territory, because the greatest characteristic of Brazil is its natural condition, that is, the Amazon biomes, the hydrography, the fauna and flora, which are easily altered and degraded with difficult recovery. This characteristic must be analyzed when the issue involves an asset for common use by the people and essential to a

¹ Acadêmica do curso de bacharel em Direito, no Centro Universitário São Lucas.

² Orientadora do projeto, Professora, do Curso de Direito do Centro Universitário São Lucas, Mestra em Administração de Empresas. Linha de pesquisa em Gestão Ambiental.

healthy quality of life, as affirmed by the Constitution of the Federal Republic of Brazil.

Keywords: Environmental Law, Port Law, Port, Port area, Environmental Impacts.

1 INTRODUÇÃO

O ser humano tem como maior característica a sua evolução, no âmbito econômico é possível notar sua desenvoltura em utilizar do meio em que vive para seu benefício próprio.

Esta característica não está distante quando se fala em portos, um meio econômico que é utilizado desde os primórdios para realizar explorações em outras terras e comercializar objetos dos mais variados tipos, além de pessoas.

Todavia, o preço da exploração descontrolada é uma sociedade que determina o fim de sua própria espécie, considerando que o meio ambiente é esgotável e cada vez mais vem sendo atingido pelas ambições humanas.

Ademais, a possibilidade de uma conciliação entre o desenvolvimento da economia e proteção ambiental, apesar de parecer um sonho distante, é possível quando realizado os Estudos de Impacto Ambiental, o Relatório de Impacto ambiental, alguns dos mecanismos que são úteis para uma boa gestão ambiental.

Por fim, faz-se necessário analisar a lei de portos, lei nº 12.815/2013, a Política Nacional do Meio Ambiente, lei nº 6.938/1981 e olhar a Carta Magna de 1988 que possui um capítulo para dispor sobre o Meio Ambiente, como forma de se preocupar com as gerações atuais e futuras, afim de que seja garantido um meio ambiente sadio e com qualidade na exploração realizada pelo ser humano.

2 PRINCÍPIOS NORTEADORES DO DIREITO AMBIENTAL

O direito ambiental, dentro do direito é uma ciência autônoma, e como em todos as esferas legais, possuindo também princípios norteadores que se baseiam, em sua maioria dos diversos ramos do direito, de modo a constituir seus conceitos e adaptando princípios para alicerçar o Direito Ambiental.

Segundo Miguel Reale são verdades ou juízos fundamentais que servem de alicerce ou de garantia de certeza a um conjunto de juízos, ordenados em um sistema de conceitos relativos à dada porção da realidade. Por Geraldo Ataliba os princípios são as linhas mestras, as diretrizes magnas, que apontam os rumos a

serem seguidos por toda a sociedade e perseguidos pelos poderes constituídos.

Atualmente, os princípios são reconhecidos como normas jurídicas, capazes de criar direitos e obrigações. No Direito Ambiental, não há um consenso doutrinário a respeito dos princípios norteadores, sendo abordado, portanto, os princípios com ênfase na natural tensão entre economia e proteção do meio ambiente.

2.1 PRINCÍPIO DO MEIO AMBIENTE ECOLOGICAMENTE EQUILIBRADO COMO DIREITO FUNDAMENTAL:

É possível notar a importância dada pela Carta Magna no tocante ao Meio Ambiente quando se nota que esta reservou um capítulo inteiro para discorrer a respeito de um assunto que é de interesse comum de todos os seres vivos.

Já no início do capítulo, é previsto no *caput* do artigo 225 da Constituição da República Federal do Brasil, que “todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida”.

É uma verdadeira cláusula pétrea, uma vez que irradia no âmbito constitucional e infraconstitucional, norteando todo o ordenamento jurídico no que se diz respeito ao meio ambiente.

Na Declaração do Rio (1992) foi abordado no Princípio 1: “os seres humanos estão no centro das preocupações com o desenvolvimento sustentável.”

Entende-se, portanto, que um meio ambiente ecologicamente equilibrado é aquele sem poluição, com salubridade e higiene, que garante, acima de tudo a sadia qualidade de vida.

A) PRINCÍPIO DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

É um princípio que contempla as dimensões humanas, física, econômica, política, cultural e social em harmonia com a proteção ambiental. Suas diretrizes se baseiam em um desenvolvimento ‘limpo’ para que seja refletida a necessidade de uma conservação no meio ambiente, observando os princípios científicos e as leis

naturais que regem a manutenção do equilíbrio dos ecossistemas.

No conceito clássico do Relatório Nosso Futuro Comum (Relatório Brundtland), é “aquele que atende às necessidades do presente sem comprometer a possibilidade de as gerações futuras atenderem às suas próprias necessidades”. Para o Supremo Tribunal Federal:

O princípio do desenvolvimento sustentável, além de impregnado de caráter eminentemente constitucional, encontra suporte legitimador em compromissos internacionais assumidos pelo Estado brasileiro e representa fator de obtenção do justo equilíbrio entre as exigências da economia e as da ecologia, subordinada, no entanto, a invocação desse postulado, quando ocorrente situação de conflito entre valores constitucionais relevantes, a uma condição inafastável, cuja observância não comprometa nem esvazie o conteúdo essencial de um dos mais significativos direitos fundamentais: o direito à preservação do meio ambiente, que traduz bem de uso comum da generalidade das pessoas, a ser resguardado em favor das presentes e futuras gerações (ADI nº 3.540).

Ainda, no artigo 170, inciso VI da Carta Magna, é afirmado que a ordem econômica, será fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, que tem como fim, assegurar a todos uma existência digna, conforme os ditames da justiça social, observando a defesa do meio ambiente, e ainda analisando um tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação;

B) PRINCÍPIO DA PREVENÇÃO

O princípio da Prevenção tem como função, a necessidade de interromper imediatamente algumas atividades, potencialmente poluidoras, em razão dos resultados danosos para o meio ambiente.

De acordo com Terence Trennepohl, este princípio busca evitar o risco de uma atividade sabidamente danosa e impedir os efeitos nocivos ao meio ambiente;

A prevenção é aplicada ao risco conhecido, aquele que é entendido por

meio de pesquisas, dados e informações ambientais ou ainda os impactos em decorrência dos resultados de intervenções anteriores, como por exemplo, a degradação ambiental causada pela mineração.

Portanto, a prevenção tem como função inibir o risco no dano em potencial de atividades sabidamente perigosas, sendo exemplos deste o Estudo Prévio de Impacto Ambiental (EIA), Licenciamento Ambiental, Poder de Polícia Ambiental.

C) PRINCÍPIO DA PRECAUÇÃO

Este princípio encontra-se previsto no Princípio 15 da Declaração do Rio (1992), sendo considerado um princípio atrelado a incerteza científica, pois nele não há informações ou pesquisas conclusivas sobre a potencialidade e efeitos de determinada intervenção sobre o meio ambiente e a saúde humana.

De acordo com a jurisprudência: *“O princípio da precaução em assuntos ambientais é totalmente aplicável, sendo que o aspecto determinante da precaução é o fato de que os impactos sobre o meio ambiente são reduzidos antes mesmo que o risco esperado seja atingido”* (TRF 4ª Região, Ap. Cív. 200170100021019/PR, Relator, Desembargador Federal José Paulo Baltazar Júnior, j, 6-3-2006)

É um princípio presente e aplicável na proteção do Bioma Mata Atlântica, previsto na lei 11.428/2006, no parágrafo único do artigo 6º:

“Na proteção e na utilização do Bioma Mata Atlântica, serão observados os princípios da função socioambiental da propriedade, da equidade intergeracional, da prevenção, **da precaução**, do usuário-pagador, da transparência das informações e atos, da gestão democrática, da celeridade procedimental, da gratuidade dos serviços administrativos prestados ao pequeno produtor rural e às populações tradicionais e do respeito ao direito de propriedade.”

Em suma, este princípio está ligado a prudência ou cautela na intervenção de agentes, substâncias ou espécies que ainda não se conheçam as consequências para a saúde humana ou meio ambiente. Sendo associada a um risco de perigo potencial, isto é, do dano abstrato.

D) PRINCÍPIO DO POLUIDOR PAGADOR

É um dos princípios mais importantes, tratando-se de uma tentativa de imposição ao poluidor, tentando obrigar este a proporcionar a recuperação e/ou a indenização do dano causado.

Está presente na Declaração do Rio de 1992 e busca compensar a degradação, uma vez que o dano causado feriu a coletividade enquanto o lucro e a socialização são privados ao produtor.

De acordo com o autor Terence, o fundamento do princípio é afastar o ônus do custo econômico de toda a coletividade e repassá-lo ao particular que, de alguma forma, retira proveito do dano e das implicações que o meio ambiente sofrerá com seu empreendimento.

Na ótica do autor Marcelo Abelha Rodrigues, o problema pode ser visto sobo ponto de vista da propriedade, uma vez que os bens ambientais são de uso comum do povo, o seu uso invulgar deve ser autorizado pelo povo ou quem o represente e sempre de acordo com os interesses dele.

Vale ressaltar que este princípio não deve ser associado a um conceito de “pagar para poluir”, visto que não se vende direito de poluir nem se paga um preço pelo meio ambiente, mas sim deve significar que, por ter caráter difuso e esgotável dos bens ambientais, todos que sejam responsáveis pela utilização desses bens e em seu proveito devem arcar com o déficit causado à sociedade.

3 ASPECTOS IMPORTANTES DO ESTUDO DO IMPACTO AMBIENTAL (EIA) PARA O LICENCIAMENTO AMBIENTAL

Como já mencionado, o Estudo de Impacto Ambiental é uma medida de prevenção e por este fato ele está previsto tanto na Lei de Política Nacional do Meio Ambiente (Lei 6.938/1981) como também na Carta Magna que afirma que será exigido, na forma da lei, nos casos de instalação de obras ou atividades potencialmente causadoras de significativa degradação do meio ambiente, estudo prévio de impacto ambiental, e que a este se dará publicidade, conforme artigo 225,

§1º, inciso IV.

Sua natureza é de procedimento administrativo, de índole constitucional e tem como função primordial a materialização do princípio da prevenção. Ele é elaborado por uma equipe técnica multidisciplinar que visa relacionar os impactos positivos e negativos do empreendimento ou atividade.

Por meio do artigo 5º da Resolução nº 001/1986, é possível conhecer e analisar os critérios e as diretrizes para a avaliação de impacto, estudo e entender os princípios e objetivos da Política Nacional do Meio Ambiente:

Art. 5º - O estudo de impacto ambiental, além de atender à legislação, em especial os princípios e objetivos expressos na Lei de Política Nacional do Meio Ambiente, obedecerá às seguintes diretrizes gerais:

I - Contemplar todas as alternativas tecnológicas e de localização de projeto, confrontando-as com a hipótese de não execução do projeto;

II – Identificar e avaliar sistematicamente os impactos ambientais gerados nas fases de implantação e operação da atividade;

III - **Definir** os limites da **área geográfica** a ser direta ou indiretamente **afetada pelos impactos**, denominada área de influência do projeto, considerando, em todos os casos, a bacia hidrográfica na qual se localiza;

IV - Considerar os planos e programas governamentais, propostos e em implantação na área de influência do projeto, e sua compatibilidade.

Parágrafo Único - Ao determinar a execução do estudo de impacto ambiental o órgão estadual competente, ou o IBAMA ou, quando couber, o Município, fixará as diretrizes adicionais que, pelas peculiaridades do projeto e características ambientais da área, forem julgadas necessárias, inclusive os prazos para conclusão e análise dos estudos.

É possível também apresentar o conceito de impacto ambiental, conforme artigo 1º da Resolução nº 001/1986, o qual conceitua como:

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

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

II - as atividades sociais e econômicas;

- III - a biota;
- IV - as condições estéticas e sanitárias do meio ambiente;
- V - a qualidade dos recursos ambientais.

Logo, pode-se observar que o EIA é o documento técnico amplo e complexo, com a revisão da literatura, estudo de campo, coleta de dados e matérias realizadas antes, como uma forma de condição, da concessão da licença prévia.

4 MEIO AMBIENTE, DANOS AMBIENTAIS E INSTALAÇÕES DE PORTOS

Muito se fala em meio ambiente, todavia, há sempre uma dúvida quanto ao seu real conceito. Nos termos da lei, o meio ambiente está conceituado no artigo 3º da lei 6.938/85 que de forma ampla afirma, *in verbis*:

Art 3º - Para os fins previstos nesta Lei, entende-se por:

I - meio ambiente, o conjunto de condições, leis, influências e interações de ordem física, química e biológica, que permite, abriga e rege a vida em todas as suas formas;

Tal conceito é de vasta interpretação uma vez que abrange o meio ambiente artificial, cultural e o do trabalho, remetendo grande importância quanto a interação entre estes elementos, que são influenciados por fatores de ordem física, química e biológica, conferindo de forma igualitária o desenvolvimento e a proteção quanto ao direito destas vidas.

Há, portanto uma relação de interdependência entre o meio ambiente e o homem, uma vez que não há possibilidade de separar o homem da natureza, pois o último depende da primeira para sua sobrevivência, devendo, portanto, o conceito de meio ambiente ser uma derivação do homem. Nas palavras de Samuel Murgel:

O homem pertence à natureza tanto quanto o embrião pertence ao ventre materno: originou-se dela e canaliza todos os seus recursos para as funções e desenvolvimento, não lhe dando nada em troca. É seu dependente, mas não participar (pelo contrário, interfere) de sua estrutura e

função normais. Será um simples embrião se conseguir sugar a natureza, permanentemente, de forma compatível, isto é, sem produzir desgastes significativos e irreversíveis; caso contrário, será um câncer, o qual se extinguirá com a extinção do hospedeiro.

Apesar de duras palavras, Samuel descreve muito mais que uma analogia de um embrião e seu ventre materno, que utiliza de forma contínua os nutrientes fornecidos pelo ventre, uma relação de consumo que não possui comensalismo, muito pelo contrário, agindo de forma a somente um se beneficiar, em outras palavras, como exposto pelo autor: um verdadeiro parasita.

E entende-se que estes desgastes causados a longo prazo, reparáveis ou não, se estendem ao longo das gerações, tornando-se irreversíveis a todos aqueles que usam do bem em comum, uma vez que por se tratar de bem difuso, este dano se estende à coletividade humana.

Neste contexto, é necessário também ocorrer a conceituação de dano, que nas palavras de Paulo de Bessa Antunes, é todo o prejuízo injusto causado a terceiro, gerando obrigação de ressarcimento, podendo ser a ação ou omissão de um terceiro essencial.

Este conceito aparentemente simples, para o direito ambiental se mostra mais complexo, visto que a noção de dano tem conteúdo eminentemente patrimonial, sem que seja considerado o prejuízo de ordem íntima.

Todavia, com o advento da lei 6.938/85, foi possível, mesmo que de forma mais abstrata, conceituar o dano ambiental afim de que este não se confunda com os bens materiais, interligando o conceito de poluição com de degradação da qualidade ambiental, ou seja, a alteração adversa das características do meio ambiente.

Nas palavras do Ministro Herman Benjamin, o dano ambiental é a “alteração, deterioração ou destruição, parcial ou total, de quaisquer recursos, afetando adversamente o homem e/ou a natureza.”

Vale ressaltar que nem toda alteração ao meio ambiente constitui dano ecológico, pois nem todas elas geram prejuízos à natureza, sendo exemplo o rol

elencando da Resolução CONAMA n. 369/06, sendo atividades de baixo impacto como por exemplo: a implantação de trilhas para o ecoturismo ou uma construção de rampa de lançamentos de barco, ou seja, em casos excepcionais, é admitida a supressão parcial da vegetação para melhor aproveitamento da propriedade.

Tais construções proporcionam parâmetros para identificar o que seriam atividades de alto impacto, podendo ser citado como ponto principal a zona portuária.

Desta forma, cabe aqui delimitar e caracterizar a atividade portuária como sendo toda a operação portuária, isto é, o desenvolvimento de atividades logísticas, complexas que tratam de armazenagem, carregamento, administração e gerenciamento de estoque de mercadorias e que necessitam utilizar transporte aquaviário dentro de um porto organizado.

Além disso, são transportes que geram um elo de abrangência nacional e internacional gerando uma integração global. São, em regra procedimentos de licenciamento ambiental realizados pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) ou órgãos integrantes do Sistema Nacional de Meio Ambiente (SISNAMA), conforme citado no inciso I, 1º do art. 4º da Resolução CONAMA 237/97:

Art. 4º - Compete ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, órgão executor do SISNAMA, o licenciamento ambiental, a que se refere o artigo 10 da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, de empreendimentos e atividades com significativo impacto ambiental de âmbito nacional ou regional, a saber: I – localizadas ou desenvolvidas conjuntamente no Brasil e em país limítrofe; no mar territorial; na plataforma continental; na zona econômica exclusiva; (...) (BRASIL, 1997, on-line).

Para fins legais, os portos possuem seis modelos legais no Brasil descritos no artigo 2º da Lei nº 12.815/2013, sendo eles:

a) Portos organizados: privativos da união e geridos por agentes públicos, sendo a maioria operadores portuários privados em instalações arrendadas por meio de processo licitatório;

b) Terminais Privativos de Uso Exclusivo (TUP-E): são privados, sendo formalizado por contrato de adesão, isto é, sem licitação pública ou pagamento de outorga. Eles podem ser construídos apenas para a movimentação de carga do titular do terminal.

c) Terminais Privativos de Uso Misto (TUP-M): são ativos privados estabelecidos mediante autorização. Eles movimentam cargas do titular do terminal e de terceiros, de forma subsidiária, conforme legislação atual.

d) Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4): é uma instalação para atracação de embarcações regionais de transporte de mercadorias e de pessoas, bem como balsas de transporte de cargas.

e) Estações de Transbordo de Carga (ETC): é considerada, conforme a resolução 2520 da ANTAQ, uma “instalação portuária situada fora da área do porto organizado, utilizada, exclusivamente, para operação de transbordo de cargas destinadas ou provenientes da navegação interior”.

f) Terminais Privativos de Turismo (iPTur): instalação portuária explorada mediante autorização e utilizada em embarque, desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes e bagagens, e de insumos para o provimento e abastecimento de embarcações de turismo.

De acordo com a legislação em vigor, o processo de licenciamento ambiental ordinário consiste em três fases que são: Licença prévia, Licença de Instalação e Licença de Operação. Cabendo a cada órgão ambiental estabelece o seu tiro de licenciamento a partir das informações básicas do empreendimento, a saber sua localização, características do bioma da área que ser aferrada e as características das cargas a serem movimentadas, bem como outros fatores que sejam cruciais para a liberação ou não desta construção.

Este procedimento atende ao disposto no artigo 14 da Lei nº 12.815/2013, que estabelece a emissão, pelo órgão licenciador, do Termo de Referência como um dos requisitos para autorização de Terminais de Uso Privado (TUP) e para a assinatura do contrato de arrendamento, no caso de instalação portuária estiver localizada dentro do porto organizado, ou seja, o primeiro passo é ter o termo de referência em mãos, pois somente ele irá nortear os estudos ambientais obrigatórios

para a obtenção dos licenciamentos necessários para as fases seguintes do projeto.

Para cada etapa de licenciamento há estudos específicos a serem elaborados e custeados pelo empreendedor, que deverá definir o escopo dos mesmos no âmbito do Termo de Referência, a partir das orientações do órgão ambiental competente.

5 IMPACTO DA EXPLORAÇÃO DE ATIVIDADE PORTUÁRIA NO MEIO AMBIENTE

Os impactos ambientais, portanto, não são qualquer modificação nas propriedades do ambiente, mas sim, alterações que provoquem o desequilíbrio das relações constitutivas do ambiente, tais como aquelas que excedam a capacidade de absorção de elementos contaminantes no ambiente considerado (Polett e Asmis, 2015).

O levantamento da interação da pessoa jurídica com o meio onde se encontra instalada é fundamental para um adequado gerenciamento ambiental dos impactos da exploração de suas atividades. Seu objetivo é evidenciar quais são as atividades e quais são os produtos que possuem risco de provocar acidentes ambientais.

No caso de Portos organizados, por exemplo, um tanque de petróleo cheio, que poderiam ser os acidentes que aconteceriam se uma etapa fosse pulada ou inobservada, quais impactos ambientais poderiam ser resultantes do produto contido nesse tanque atingirem algum elemento da natureza?

De acordo com Porto e Teixeira (2002) alguns exemplos de aspectos e impactos ambientais causados pela atividade portuária seriam a geração de resíduos sólidos dos navios que entram e saem do porto, bem como a geração de efluentes, as emissões atmosféricas dos navios, acidentes ocorridos nos portos, drenagem do canal de acesso, derramamento de óleo, ruídos e a remoção da cobertura vegetal.

Ainda sobre o olhar de Porto e Teixeira (2002), os impactos da atividade seriam a erosão e assoreamento localizados, espécies exóticas ou ameaçadas de

extinção, proliferação de substâncias nocivas e perigosas, fazendo com que ocorra perda de valores estéticos e paisagísticos bem como prejudicar a qualidade da água, contaminação de organismos, a produtividade dos manguezais, promovendo o desequilíbrio ecológico das espécies.

Assim sendo, é possível se observar os benefícios das criações dos portos na área econômica e desenvolvimento local, todavia, os impactos ambientais são tremendos e muitas das vezes irreversíveis, um vislumbre de uma sociedade tecnológica não pode ser a extinção daquilo que os mantém, por este fato a necessidade de fiscalizações eficientes e rígidas quanto a grandes construções.

6 ABORDAGEM DA LEI DE PORTOS Nº 12.815/ 2013 EM ATENÇÃO AO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

A preocupação ambiental nasceu durante a década de 60, com a realização da Conferência das Nações Unidas para o Meio Ambiente, realizada em Estocolmo, 1972, na qual pela primeira vez foi analisada a problemática do meio ambiente e a necessidade de se buscar empreender um desenvolvimento sustentável.

Já em 1987, surgiu o conceito de desenvolvimento sustentável por meio da Comissão Mundial sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento, onde foi produzido o relatório, publicado em 1991, conhecido como “Nosso Futuro em comum” (*Our common future*), ou também conhecido como Relatório Brundtland.

Sabe-se que o desenvolvimento sustentável abrange todas as dimensões humanas com a proteção ambiental e para este desenvolvimento é preciso atender os anseios do presente, tentando não comprometer a capacidade e o meio ambiente das gerações futuras.

Na lei brasileira nº 12.815 de 2013, são poucas as menções ao meio ambiente e a projetos sustentáveis sendo em sua maioria retratos genéricos a proteções ambientais ou exigências de estudos ambientais para a viabilização da construção portuária.

Como se pode observar na leitura do texto legal, houve uma pequena preocupação com a conservação, manutenção e restauração dos impactos

causados por zonas portuárias, notando-se que esta lei, tem como maior escopo, a exploração direta e indireta de portos, para que este gere diretamente maior desenvolvimento ao País.

Não é possível, ao realizar a leitura sucinta da legislação que houve pouca atenção dada aos princípios ambientais como o do meio ambiente ecologicamente equilibrado, ou ainda o princípio do poluidor pagador, todavia, é possível, durante a leitura, sentir a importância de Estudos Prévios de Impacto Ambiental para o início e desenvolvimento das referidas construções.

7 DA RELAÇÃO ENTRE OS PORTOS E O MEIO AMBIENTE

Nesta relação, é importante determinar os fatores que causem danos as estruturas, tanto ambientais como portuárias, afinal, construções aceleram a degradação dos recursos naturais.

Por este fato, estas edificações comprometem a qualidade de vida das atuais e futuras gerações, o que prejudica a premissa do princípio de um meio ambiente ecologicamente equilibrado. Conforme o entendimento do autor Marcelo Porto em seu livro Portos e Meio Ambiente. p.77:

A intervenção no meio ambiente, na sua natureza e extensão pela atividade portuária, é outra área de atuação, dentro de um conceito mais amplo, que engloba a alteração ou modificação com perda da qualidade dos recursos naturais em função da instalação de um ou mais unidades portuárias, independentemente do tipo.

Portanto, ao permitir a implantação de um porto, é necessário implementar operações para que ocorra a manutenção das atividades, afim de proteger ao máximo os ecossistemas costeiros, que sofrem impactos diretos, e ao realizar estas operações, será possível evitar maiores danos.

8 DOS IMPACTOS CAUSADOS PELAS ATIVIDADES PORTUÁRIAS

É notório que os impactos se iniciam no juntamente com o desenvolvimento

das atividades de construção, de reformas ou de ampliação dos portos, ou qualquer outro serviço realizado para a manutenção e instalação.

Tais impactos afetam a qualidade da água, solo, ar, plantas, animais terrestres e aquáticos, bem como os ecossistemas costeiros, sendo importante destacar que o tamanho da instalação está intrinsecamente relacionado aos danos que serão provocados ao meio ambiente. Como afirmou Simão Koff em sua obra Curso de Educação Ambiental: uma introdução à gestão ambiental portuária:

Uma instalação portuária ocupa, geralmente, uma grande área, especialmente se são previstas áreas de armazenamento e instalação de indústrias. Uma obra desse porte implica sempre em um considerável impacto sobre a paisagem natural, que sofre modificações consideráveis.

Os impactos gerados, podem, muitas das vezes ultrapassar os limites da área portuária, uma vez que os resíduos podem ser gerados pela poluição de indústrias, de óleos e seus derivados, agrotóxicos, mineração ou ainda, esgotos domésticos ou tratamentos de lixo, ou seja, os impactos gerados podem ultrapassar os limites da área portuária. Sob o olhar de Porto, as atividades estão ligadas a uma série de impactos ambientais, sendo os mais importantes:

- ✓ Modificação na dinâmica da zona costeira, com a presença de erosões, assoreamentos, e alterações na linha de costa e modificação ou supressão da paisagem natural;
- ✓ Alteração na biota, com risco de supressão de manguezais e outros ecossistemas costeiros;
- ✓ Geração de resíduos sólidos provenientes das instalações do porto e indústrias vinculadas;
- ✓ Poluição e contaminação por lançamento de esgotos e outros dejetos;
- ✓ Os efeitos sobre a saúde da população, tanto no tocante às doenças infectocontagiosas, devido à presença de grandes contingentes de pessoas de diferentes regiões na área portuária, como em função da degradação da qualidade ambiental do entorno;

Dentre outras, é importante mencionar ainda os transportes de cargas por via hidroviária, que é considerada como uma grande alternativa, por ser econômico. Porém, esta modalidade, traz poucos benefícios no que consiste a vista ambiental, pois com esta alternativa, o transporte traz consigo inúmeros problemas ambientais.

9 A POSSIBILIDADE DA REVITALIZAÇÃO DE ÁREAS PORTUÁRIAS

Os terminais portuários, a princípio foram construídos para atender a uma realidade do início do século, onde as navegações e cargas atendiam as necessidades dentro de sítios urbanos.

Atualmente, ocorreu uma modernização destes terminais, com a construção de restaurantes, museus náuticos, mirantes, santuários ecológicos, parques de diversão, que de acordo com Marcos Maia, são atividades rendáveis que possibilitam a recuperação e a aplicação de recursos em sua manutenção e conservação.

Portanto, esse processo de revitalização favorece as questões ambientais, pois ocorre o planejamento, bem como a aplicação de instrumentos como Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e o Relatório de Impacto Ambiental (RIMA).

10 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho teve como objetivo, abordar a atualidade no contexto portuário, bem como a importância para o cumprimento da legislação ambiental vigente, para que seja cumprido e garantido o princípio do meio ambiente ecologicamente equilibrado.

Também teve como objetivo demonstrar que as atividades humanas sempre, de alguma forma são impactantes ao meio ambiente, por este fato, é preciso buscar formas de pesquisa, análises para possíveis estudos que previnam ou evitem desastres ecológicos.

A atividade portuária não é diferente, pois é de suma importância social e acompanha o ritmo, cresce com as tecnologias e com o comércio.

Todavia, este desenvolvimento está diretamente ligado com o meio em que vivemos, e nos casos dos portos, tem uma maior relação com os ecossistemas ali

presentes, pois pode deixar substâncias e consequências aos moradores locais, ribeirinhos, fauna e flora disponíveis daquela determinada região.

Portanto, ao estudar este assunto é possível ver, além de um aspecto econômico e de desenvolvimento, as grandes consequências que podem ser causadas quando só é observada a lucratividade.

Nota-se que ainda há muito que ser ajustado para que se possa (re) construir um meio ambiente sadio, afim de cumprir o princípio do meio ambiente equilibrado que fora citado, todavia, esta busca deverá sempre ser incessante, aliar ecologia e economia.

Por fim, é indiscutível, que em âmbito nacional, não tenha legislação que contemplem os perigos advindos da atividade portuária, e por este fato, cabe agora aos administradores do porto, aos concelhos de autoridade Portuária, aos trabalhadores de porto organizado, aos usuários do sistema e toda sociedade, a fiscalização para que ocorra o cumprimento de tais normas ambientais, bem como as demais normas que regem o setor portuário.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL, **Licenciamento Ambiental** – Portos, GOV.BR, 2014. Disponível em: <Licenciamento Ambiental - Portos — Português (Brasil) (www.gov.br)> Acesso em 09 de novembro de 2022.

BRASIL, República Federativa. **Constituição Federal de 05 de outubro de 1988.**

BRASIL, República Federativa. **Lei Nº 6.938 de 31 de agosto de 1981.** Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e

aplicação, e dá outras providências.

BRASIL, República Federativa. **Lei Nº 12.815 de 05 de junho de 2013**. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nº 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nº 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências.

ANTUNES, Paulo de Bessa. **Direito Ambiental**. 22. Ed. São Paulo: Atlas.2021.

RODRIGUES, Marcelo Abelha. Coord. Pedro Lenza. **Direito Ambiental**. 8. Ed. São Paulo, Saraiva Educação, 2021.

TRENNEPOHL, Terence. **Manual de Direito Ambiental**. 8. Ed. São Paulo: Saraiva Educação. 2020

OLIVEIRA, Fabiano Melo Gonçalves de. **Direito Ambiental**. 2. Ed. Ver., atual. e ampl. – Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: Método, 2017.

LEITE, José Rubens Morato. Vários coautores. **Manual de direito Ambiental**. São Paulo: Saraiva, 2015.

MACHADO, Paulo Affonso Leme. **Direito ambiental brasileiro**.12. ed. São Paulo: Malheiros, 2004

PORTO, Marcos Maia. **Portos e meio ambiente**. São Paulo: Aduaneiras, 2001.

MAGALHÃES, Juraci Perez. **A evolução do direito ambiental no Brasil**. São Paulo: Editora Oliveira Mendes, 1998.