



# PLANO DIRETOR NAS CIDADES PORTUÁRIAS: A AUSÊNCIA DE PARTICIPAÇÃO POPULAR NAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE DESENVOLVIMENTO PORTUÁRIO<sup>1</sup>

CITY PLANNING IN PORT CITIES: THE DEFICIENT POPULAR PARTICIPATION ON PORT DEVELOPMENT PUBLIC POLICIES

*Tawan Ranny*<sup>2</sup>

## Resumo

Este artigo tem o objetivo de elucidar o Plano Diretor nas Cidades Portuárias, bem como o claro descompasso no rumo das políticas públicas de desenvolvimento portuário. O Plano Diretor é um instrumento de gestão democrática da cidade ao passo que nas cidades portuárias se estabelece uma impossibilidade jurídica de gestão completa da cidade pelo conflito de competências. A opção da Constituição Federal pela política de desenvolvimento urbana de uma gestão democrática participativa não pode ser dissolvida pela competência privativa da União sobre Portos. A solução está imbricada com a harmonização dos princípios do desenvolvimento urbano sustentável e da livre iniciativa com fomento a livre concorrência sem esquecer da defesa do meio ambiente e pela busca dos cidadãos por cidades sustentáveis.

**Palavras-chave:** Portos. Plano Diretor. Cidades. Participação.

## Abstract

This paper aims to elucidate the City Plan as well as the clear disparity in the direction of public policy for port development. The city plan is a tool for democratic management of the city, while in port cities it establishes a legal impossibility of complete management of the city by conflict of jurisdictions. The choice of the Federal Constitution of the urban development as a participatory democratic management policy cannot be dissolved by the apparent power of Union over Ports. The solution is achieved with the harmonization of the principles of sustainable urban development and free enterprise to promote free competition without forgetting the defense of the environment and the pursuit by citizens of sustainable cities.

**Keywords:** Ports. Master Plan. Cities. Participation.

<sup>1</sup> Submetido em 02/05/2014, pareceres emitidos em 12/05/2014 e 13/05/2014, aprovação comunicada em 13/05/2014.

<sup>2</sup> Técnico de Segurança do Trabalho da Companhia Docas do Estado de São Paulo. Mestrando em Direito Ambiental pela Universidade Católica de Santos. E-mail: <tawan.ranny@gmail.com>.



## INTRODUÇÃO

A Constituição Federal desenhou os alicerces da política pública de desenvolvimento urbano calcado na participação popular ensejando, assim, a necessidade de as pessoas conhecerem, participarem e deliberarem sobre os rumos das cidades.

Não obstante, a Carta Magna estar embebida em uma democracia participativa onde os caminhos políticos tomados pelos diversos segmentos estratégicos para o progresso da nação não tiveram a mesma sorte. Neste passo, se mostra a necessidade de as pessoas tomarem partido nas políticas que definem seu modo de vida.

Nas cidades portuárias existe um eterno conflito, longe de ser apaziguado, entre o porto e a cidade em que as externalidades do processo produtivo dos portos trazem à tona a discussão sobre como devem ser os portos e qual é o padrão de aceitabilidade deste processo.

Porém, este padrão inexistente e que no rigor da semântica estaria longe de ser um padrão, uma vez que a realidade local e o momento histórico é o que daria a medida exata de aceitabilidade. Assim, nas próximas linhas esperamos abrir terreno para semear a discussão sobre essa medida.

### 1 DA METODOLOGIA

Para elucidar a questão, lançamos uso de uma abordagem do instrumento que é o Plano Diretor, explanando sua constituição, suas oportunidades e vestes, para após apresentar os Portos e a política portuária vigente, apresentando o caso do município de Santos para lançar uso da teoria da participação criada por Arnstein em 1969, para ao fim efetuar as devidas conclusões.

### 2 PLANO DIRETOR

O Plano Diretor é o instrumento basilar da política de desenvolvimento urbana, nele constarão todos os rumos que a cidade terá e o conjunto de medidas e



instrumentos necessários para persecução destes caminhos, que pela melhor técnica deverá ser uma orientação no sentido de uma cidade sustentável que prime pela qualidade de vida de seus habitantes.

Embora, o Plano Diretor tenha assento expresso na Constituição Federal de 1988, é no Estatuto da Cidade, Lei 10.257 de 10 de julho de 2001, que este tem sua real dimensão e início de seu desenho, pois neste diploma legal ele se fixa expressamente como um instrumento da política urbana de desenvolvimento sustentável das cidades, além de ser somente através do Plano Diretor que se materializa diversas diretrizes e instrumentos para persecução da cidade *perfeita*.

Seguindo este caminho o Conselho das Cidades – ConCidades<sup>3</sup> orienta que os Planos Diretores devem conter ações e medidas que considerem as funções sociais da cidades e da propriedade, bem como os objetivos da população local para a cidade.

Em síntese, o Plano Diretor concentra a solução para a necessidade de planejamento municipal que atenda a função social da cidade e da propriedade, sendo um direito fundamental ter cidade cumprindo sua função social.

Plano Diretor é a Lei municipal que deve conter uma perspectiva de solução sustentável dos problemas municipais gerada pelo Executivo municipal a luz dos anseios da população, validada pela população residente ou usuária da cidade e chancelada pela Câmara de Vereadores.

Observem o silogismo<sup>4</sup> empregado: Através das soluções sustentáveis dos problemas ambientais, sociais e econômicos do município, estar-se-ia ofertando um desenvolvimento urbano sustentável onde o desenvolvimento pressupõe evolução e isto uma solução a um problema.

Retornando. Nesta lei deverão estar contidos os mecanismos para alcançar um desenvolvimento sustentável da cidade primando pela função social da cidade e da propriedade.

<sup>3</sup> Órgão vinculado ao Ministério das Cidades responsável por emitir orientações e recomendações sobre a aplicação do Estatuto da Cidade, e dos demais atos normativos relacionados ao desenvolvimento urbano.

<sup>4</sup> “Argumento formado de três proposições; a maior, a menor (premissas) e a conclusão deduzida da maior, por intermédio da menor”. “silogismo”. Dicionário Priberam da Língua Portuguesa [em linha], 2008-2013. Disponível em: <<http://www.priberam.pt/DLPO/silogismo>> Acesso em: 11 mar. 2014.



Deve, ainda, o Plano Diretor abordar os problemas (ou melhor, as soluções para estes problemas) que estejam dentro da competência dos municípios, podendo ser de natureza urbanística, tributária ou jurídica<sup>5</sup>, pois inócuo é constar problemas que gravitam na órbita dos Estados ou da União, uma vez que dependem destes entes-federativos a solução.

Com efeito. O Plano Diretor deve conter diretrizes que objetivam e ensejem o desenvolvimento sustentável da cidade, além de conter comandos autoaplicáveis para satisfação de tais diretrizes.

### 3 GESTÃO DEMOCRÁTICA E PARTICIPATIVA

Nas linhas desenhadas pelo Estatuto da Cidade, o Plano Diretor tem um relevo que supera o velho vício de ordenação tecnicista da cidade, como ocorrerá no passado, principalmente durante a nosso recente período autoritário (1964 à 1985).

O Plano Diretor antes de tudo é um instrumento da democracia na gestão da cidade, nele se imbuí o direito e dever da população em participar da elaboração do Plano Diretor.

No processo de elaboração do Plano Diretor, assim como nas fases subsequentes (fiscalização e implementação) deve a municipalidade promover audiências públicas fomentando a participação popular, além de tornar públicas as informações necessárias ao Plano Diretor.

Ou seja, o Plano Diretor deve ser um mapa com o caminho para onde a cidade deve seguir, produzido e trilhado por quem irá percorrer esta rota, no caso dos municípios, as pessoas que interagem com a urbe.

Para tanto preconiza-se a necessidade de criação de instrumentos municipais, adequados à realidade local, que fomentem e facilitem a participação popular no processo de elaboração do Plano Diretor.

Na criação de instrumentos para o desenvolvimento sustentável da cidade deve a municipalidade universalizar o conhecimento propondo debates, fóruns,

<sup>5</sup> *Apud* VILLAÇA, Flávio. **Dilemas do plano diretor**. 2010.



painéis e seminários para ensinar um ambiente propício ao desenvolvimento da cidade.

Via de regra, a população desconhece a técnica estando à margem do que a melhor técnica de desenvolvimento sustentável pode oferecer, assim, neste pressuposto, deve a municipalidade inculcar na cidade um ambiente que forneça bases suficientes para as pessoas criarem uma convicção do melhor para suas cidades com o fim de buscar soluções para os problemas do município.

#### 4 PORTO, NAS CIDADES

A palavra porto vem do latim *portus* que significa passagem, abertura, hoje utilizamos a palavra porto como Sítio de uma costa onde os navios podem fundear<sup>6</sup>.

Nesse caminho, podemos trazer a definição legal onde é a *instalação (...) utilizada em movimentação de passageiros, em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário* (Lei nº 12.815/2013, Artigo 2º, III).

Ou ainda, podemos definir porto como a superestrutura composta de espaço físico para armazenagem, vias de acesso (terrestre, ferroviária e marítima), pórticos, maquinários, veículos de apoio, veículos de transporte e pessoas.

A Constituição Federal diz que compete a União a competência executiva e legislativa em matéria de portos (Artigos 21, XII, “d” e “f” e 22, X).

Porém, antes de o porto ser porto, temos a cidade, onde se insere o porto, assim deve o porto cumprir sua função social dentro da cidade como corolário do cumprimento da função social da propriedade. Ora, como o porto cumpre sua função social? Via de regra, cumprindo sua finalidade como porta para entrada e saída de mercadorias, gerando riquezas para nação, contudo a questão principal reside na forma de fazê-lo onde deve-se defender os princípios da Ordem Econômica e Financeira da Carta Magna.

<sup>6</sup> **Porto**, Dicionário Priberam da Língua Portuguesa, 2008-2013, Disponível em: <<http://www.priberam.pt/DLPO/porto>>. Acesso em: 15 mar. 2014.



Em linhas objetivas trata-se de velar pela sustentabilidade do local onde se insere, no caso na cidade, uma vez que é a partir do município que o porto retira suas bases para funcionar enquanto organismo.

Ora, é na cidade que primeiro chegam e saem as cargas, e da cidade que vem as pessoas que operacionalizam as microfunções para o desenvolvimento da atividade portuária. Existindo uma clara dependência da cidade, pois é dela que o porto extrai suas primeiras gotas de combustível (infraestrutura e pessoas) enquanto motor financeiro.

Assim, deve a gestão portuária estar em harmonia com os princípios constitucionais do desenvolvimento urbano sustentável e da livre iniciativa com formento a livre concorrência sem esquecer da defesa do meio ambiente.

Afinal, em última instância as instalações portuárias são propriedades que devem-se revestir da função social coadunando com a política de desenvolvimento urbano desenhada pela carta política.

## 5 POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO PORTUÁRIO

A rigor da técnica, inexistente política expressa de desenvolvimento portuário, esta fica a cargo do plano de Governo Executivo Federal onde este executa *sua* política de desenvolvimento portuário.

Por de trás das cortinas políticas, no uso de suas competências(*sic*) empurrado pelo Executivo através da Medida Provisória nº 595, de 6 de Dezembro de 2012, o Congresso Nacional editou a Lei nº 12.815 de 5 de Julho de 2013, conhecida como Lei dos Portos onde consta a forma e regime de exploração dos portos e instalações portuárias.

A Medida Provisória, convertida em Lei, teve ensejo em um cenário político onde se havia a necessidade de investimento nos gargalos logísticos para exportação (e consquente aumento das riquezas nacionais) e na ausência de capitalização do Estado para tais investimentos.

Nesse caminho temos na exposição dos motivos da Medida Provisória nº 595 (BRASIL, 2012) a seguinte corroboração:



Os portos brasileiros são responsáveis por 95% (noventa e cinco por cento) do fluxo de comércio exterior do país, o que demonstra a importância estratégica do setor. Para fazer frente às necessidades ensejadas pela expansão da economia brasileira, com ganhos de eficiência, propõe-se modelo baseado na ampliação da infraestrutura e da modernização da gestão portuária, no estímulo à expansão dos investimentos do setor privado e no aumento da movimentação de cargas com redução dos custos e eliminação de barreiras à entrada.

Assim a Lei dos Portos entrega à iniciativa privada a operação portuária desconsiderando a necessidade de cumprimento da função social dos portos. Primando pela prevalência do capital sobre as necessidades sociais locais.

Na doutrina mais arejada os Planos Diretores devem ter por base a realidade de fato e se fixar na elaboração de um plano exequível considerando as nuances sociais, econômicas e ambientais e assim o deve ser naquelas cidades onde há portos. A atividade portuária gera grandes externalidades<sup>7</sup>, como aumento do tráfego de veículos, oferta de risco devido a operação com cargas perigosas, geração de poluição do ar e das águas, aumento da oferta de empregos, geração de divisas pela facilitação do comércio.

Contudo, estas externalidades devem ser controladas para o desenvolvimento sustentável das Cidades, do Estado e da Nação haja vista que nem todas as externalidades são benéficas e algumas delas trazem enorme prejuízo para a cidade enquanto organismo e conseqüentemente para os Estados e Nação.

A forma de planejamento portuário prevista na Lei dos Portos é Plano de Desenvolvimento e Zoneamento dos Portos (PDZ) onde a autoridade portuária elaborará e submeterá a Secretaria de Portos (Artigo 17, § 2º), simples assim, sem necessidades de estudos, sem uma gestão democrática participativa.

Como se observa abre-se uma brecha legal e social para a necessidade de planejamento portuário integrado ao Plano Diretor para maximizar a eficiência portuária e promover o desenvolvimento sustentável do porto e da cidade respeitando os valores da ordem econômica (artigo 170 da CF), principalmente a função social da propriedade.

<sup>7</sup> **Economia:** Efeito, benéfico ou prejudicial, que uma dada atividade econômica tem sobre terceiros, que não estão envolvidos nessa atividade. Dicionário Priberam da Língua Portuguesa [em linha], 2008-2013, Disponível em: <<http://www.priberam.pt/DLPO/externalidade>>. Acesso em: 16 mar. 2014.



Assim, se de um lado temos um instrumento (Plano Diretor) que prima pela gestão democrática e participativa das cidades, doutro lado temos um instrumento político simples (Plano de Desenvolvimento e Zoneamento dos Portos) e tornando inócuo face a inexistência de base legal expressa para sua ordenação na integração Porto-Cidade, não obstante esteja arrojado com a velha doutrina tecnicista.

## 6 DESENVOLVIMENTO PORTUÁRIO E AS CIDADES

No município de Santos, no Litoral Paulista, situa-se o maior porto do Brasil. O Porto de Santos é conhecido por ser um porto concentrador<sup>8</sup> onde há mais de 12 (doze) quilômetros de área destinada às mais variadas operações portuárias, indo de graneis sólidos e líquidos à operação de contêineres, passando pela carga geral e de veículos.

Em Santos o modelo de exploração, acompanhada da legislação vigente, é a exploração direta pelo particular através de arrendamentos de áreas retro portuárias, deixando uma pequena faixa de área portuária pública, esta área pública<sup>9</sup> é aquela que faz a interface entre os modais, ou seja, aquaviário e terrestre.

Em meados de 2013, face à proximidade do fim do arrendamento dos terminais situados no bairro da Ponta da Praia, em Santos, a União publicou um edital de lotes que seriam licitados, mostrando o interesse em manter na área portuária (no caso retro portuária) um corredor de terminais que operam com graneis sólidos, de grãos de milho e soja. E, operações com tais cargas têm a externalidade de em situações como a de Santos de gerarem farta dispersão de particulados ocasionando um infortúnio desagradável aos habitantes da *polis*.

Porém, devido ao desenvolvimento do município de Santos, o bairro da Ponta da Praia tornou-se uma zona residencial de alto padrão pressionando a operação portuária.

<sup>8</sup> O conceito de porto concentrador se prende à movimentação de cargas, nele se movimentam todos os tipos de cargas.

<sup>9</sup> Há áreas no Porto de Santos que o arrendamento engloba área portuária e retro portuária.



No ensejo, a Câmara dos Vereadores de Santos editou, no final de 2013, uma Lei de Uso e Ocupação do Solo, que proíbe tais terminais naquele local desejado pela União. Não obstante, o próprio Plano Diretor conceber o município como uma cidade portuária, prevendo diretrizes para o *Desenvolvimento das Atividades Portuárias e Logísticas* (Capítulo III, Seção I, artigo 8 e seguintes do Plano Diretor de Santos – Lei Complementar 821 de 27 de dezembro de 2013).

No deslinde a Advocacia Geral da União ingressou no Supremo Tribunal Federal com uma Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental, sob o número 316, suscitando a incompetência municipal para legislar sobre portos e requerendo medida liminar para suspender os efeitos da proibição municipal e, assim, o conseguiu a liminar.

Portanto, temos de um lado a União em sua competência privativa para legislar e executar qualquer política sobre portos e doutro temos o município para legislar sobre os interesses locais, principalmente sobre a conveniência do desenvolvimento sustentável. E não se discutindo o princípio da hierarquia de normas, pois ter-se-ia uma norma que não teria entes legislativos concorrentes uma vez que estar-se abordando somente a atividade portuária dissociada da cidade.

Assim, no caso do município de Santos se observa um nítido caso em que o Plano Diretor e os instrumentos dele consequentes são esvaziados pela ausência de visão do Porto para cidade.

Por obvio o interesse de muitos (da nação) se sobrepõe ao de poucos (da cidade), mas tal máxima não é fato impeditivo de uma gestão democrática participativa em todas as camadas envolvidas, municipal, estadual e nacional.

E mais, interesses não se sobrepõem aos desígnios do constituinte originário que claramente desenhou a política de desenvolvimento urbano nas linhas de uma gestão democrática participativa.

Em linhas claras, o problema das cidades portuárias é a afonia popular nos rumos do Porto.

O sustentáculo do Plano Diretor são os anseios sociais, ambientais e econômicos dos cidadãos que usam a cidade, são nesses anseios que a direção da cidade e do porto devem caminhar, buscando soluções aos gargalos municipais e nacionais.

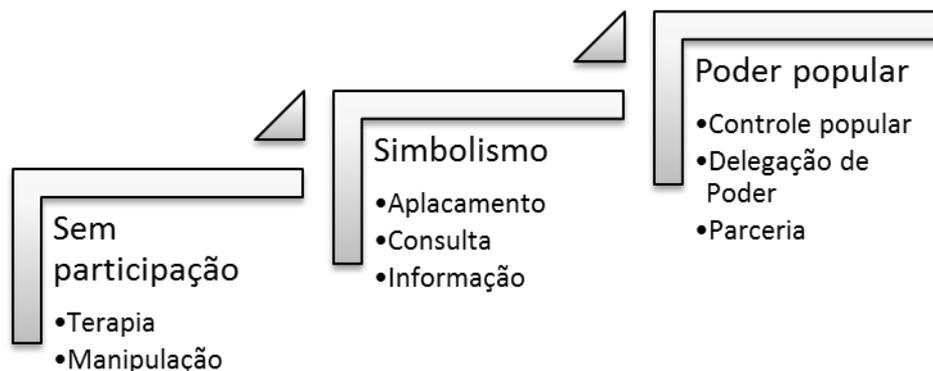
E nessa direção caminha o governo da nação onde deve o interesse público, diga-se os anseios sociais, ambientais e econômicos dos cidadãos, sobrepor-se aos interesses particulares.

Com efeito. Espera-se que através da participação democrática e popular se obtenha um aumento da cognição dos problemas sociais e de onde as soluções devam partir e por consequência o exercício de pressões populares nos pontos a se solucionar, seja sob o ente político, seja sob a própria população.

## 7 PARTICIPAÇÃO CIDADÃ

A Constituição Cidadã de 1988 foi embebida em ideais de uma democracia participativa, sendo uma das únicas que confere os municípios uma participação federativa ativa, atribuindo competências executivas e legislativas ao municípios. Uma vez que é na cidade o primeiro local onde o Estado encontra o cidadão, pois é nela que ele reside, vive e trabalha.

Nesse sentido, ao instituir uma política urbana nacional a Constituição optou por um modelo de política participativo efetivo e nesse ponto oportuno é a lição de Arnstein (1969) onde desenha a escada da participação cidadã, senão vejamos:



A participação popular somente ocorre no degrau do poder popular onde as pessoas tomam conhecimento dos problemas e partilham da responsabilidade direta para resolvê-los.



De forma clara é necessária uma tomada de consciência popular em não aceitar o atual estado de participação de *apacamento*, contudo segundo Arnstein (1969):

O grau em que os cidadãos são, na verdade, apacado, é claro, depende muito de dois fatores: a qualidade da assistência técnica que eles têm em articular suas prioridades; e a medida em que a comunidade foi organizado para pressionar por essas prioridades (tradução livre).

Devendo haver uma política onde as decisões sejam distribuídas com a finalidade de compartilhamento dos problemas e das soluções, estabelecendo regras claras para essa distribuição. *Após o estabelecimento das regras do jogo através de alguma forma de dar e receber, eles não estão sujeitos a mudança unilateral* (ARNSTEIN, 1969).

É neste caminho que a política de expansão portuária deve caminhar, bem como é indissociável o direito dos cidadãos em opinar e decidirem sobre suas cidades, e mesmo o porto sendo uma estrutura de interesse nacional deve os interesses nacionais harmonizarem-se com os municipais.

## 8 CONCLUSÕES

O Plano Diretor é o palco que os moradores da cidade tem para um diálogo aberto em prol da consciência dos problemas e das possíveis soluções. Onde cada vez mais se conscientizando dos interesses existentes dentro da cidade e buscando uma forma de harmonizá-los através de normas diretas e auto aplicativas aos problemas da cidade.

A participação da comunidade local no Plano Diretor depende de fomentos públicos que incutam nos cidadãos o interesse político em participar e eventual falta de fomento é um vício da própria Política Pública Municipal de governo.

É notório em nossas cidades que o Plano Diretor não tem sido um instrumento de desenvolvimento urbano sustentável pela ausência fomento participação popular e pela crescente perda de credibilidade da população na política resultando na criação de Planos Diretores não autoexecutáveis e quando o são, não refletem os anseios da população.



O fechamento da União em sua redoma de competências executivas e legislativas exclusivas ou concorrentes “*hierarquicamente superior*” traz aos Planos Diretores das cidades portuárias verdadeira receita ao fracasso frente a impossibilidade de participação popular no futuro portuário na cidade.

Todavia, se faz necessária a criação de um palanque nacional para discussão do modelo de gestão portuária que considere a cidade, afinal fica na cidade a obrigação de suportar os efeitos danosos da atividade portuária.

Desta forma, fica cada vez mais perto a inutilidade das políticas públicas em aplacar os anseios da população devendo esta buscar o controle tendo em vista que *aqueles que têm o poder normalmente querem pendurar nele e, historicamente, tiveram de ser arrancados pelos então impotentes* (ARNSTEIN, 1969).

Não existe solução mágica para a questão do desenvolvimento sustentável de nossas cidades portuárias, a solução em si e a busca coletiva da solução (*sic*).

## REFERÊNCIAS

ARNSTEIN, Sherry R. **A Ladder of Citizen Participation**. JAIP, Desconhecido, v. 35, n. 4, p.216-224, jun. 1969. Disponível em: <<http://lithgow-schmidt.dk/sherry-arnstein/ladder-of-citizen-participation.html>>. Acesso em: 22 mar. 2014.

ANTONELLO, Ideni Terezinha. **Potencialidade do Planejamento Participativo no Brasil**. Soc. nat., Uberlândia, v. 25, n. 2, ago. 2013. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1982-45132013000200003&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1982-45132013000200003&lng=en&nrm=iso)>. Acesso em: 22 mar. 2014

BARROS, Sergio R. S.; WASSERMAN, Júlio Cesar; LIMA, Gilson B. A. **Risco Ambiental na Zona Costeira: Gestão participativa para os Planos de Controle a Emergências dos portos brasileiros**. Revista da Gestão Costeira Integrada, v. 10, n. 2, p.217-228, jun. 2010. Disponível em: <<http://www.aprh.pt/rgci/pdf/RGC110f2.pdf>>. Acesso em: 22 mar. 2014.

BRASIL. **Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012**. Exposição de Motivos da Medida Provisória.

CUNHA, Icaro A. da. Fronteiras da gestão: os conflitos ambientais das atividades portuárias. **Rev. Adm. Pública**, Rio de Janeiro, v. 40, n. 6, dez. 2006. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0034-76122006000600005&lng=pt&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-76122006000600005&lng=pt&nrm=iso)>. Acesso em: 22 mar. 2014.

DALLARI, Adilson Abreu; FERRAZ, Sérgio (Coord.). **Estatuto da Cidade: Comentários à Lei Federal 10.257/2001**. 3. ed. São Paulo: Malheiros, 2010.

GRANZIERA, Maria Luiza Machado; GONÇALVES, Alcindo (Org.). **Os problemas da zona costeira no Brasil e no mundo**. Santos: Editora Universitária



Leopoldianum, 2012. 316 p. Disponível em: <<http://www.unisantos.br/edul/public/pdf/zonacosteira.pdf>>. Acesso em: 09 mar. 2014

GUIMARAENS, Maria Etelvina Bergamaschi. A Hermenêutica de um Plano Diretor. **Revista Magister de Direito Ambiental Urbanístico**, Porto Alegre, v. 50, p.59-74, OUT/NOV 2013. Bimestral

MOREIRA, Alúcio. **Metodologia aplicada para obter um sistema de indicadores de porto concentrador de carga**. 2009. 287 f. Tese (Doutorado) - Curso de Engenharia, Departamento de Engenharia Hidráulica e Sanitária, Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009. Disponível em: <[http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/3/3147/tde-01122009-132312/publico/Dissertacao\\_Aluisio.pdf](http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/3/3147/tde-01122009-132312/publico/Dissertacao_Aluisio.pdf)>. Acesso em: 09 mar. 2014

ROMANI, Carlo. Comunidades caiçaras e expansão portuária em Santos: uma análise histórica do conflito. **Revista Científica Integrada**, Ribeirão Preto, v. 1. Disponível em: <<http://www9.unaerp.br/revistas/index.php/rci/article/view/126>>. Acesso em: 22 mar. 2014.

SALEME, Edson Ricardo; SILVA, Solange Teles da. Plano Diretor, Participação Popular e Responsabilidades. In: XVI CONGRESSO NACIONAL DO CONPEDI, 2007, Belo Horizonte. **Anais do XVI Congresso Nacional do CONPEDI**. Florianópolis: Fundação Boiteux, 2008. v. 1, p. 1506 - 1518. Disponível em: <[http://conpedi.org.br/manaus/arquivos/anais/bh/\\_integra\\_bh.pdf](http://conpedi.org.br/manaus/arquivos/anais/bh/_integra_bh.pdf)>. Acesso em: 05 mar. 2014.

SILVA, José Afonso da. **Direito Urbanístico Brasileiro**. 5. ed. São Paulo: Malheiros, 2008. 476 p.

VILLAÇA, Flávio. Dilemas do Plano Diretor. In: **O Município no Século XXI: Cenários e Perspectivas**. São Paulo: Fundação Prefeito Faria Lima – CEPAM, 1999. p. 1-400. Disponível em: <<http://ongcidade.org/site/arquivos/artigos/dilemas436f9e94d59fb.pdf>>. Acesso em: 22 mar. 2014.