



Faculdade de Ciências Jurídicas e Ciências Sociais – FAJS
Coordenação de Relações Internacionais

PAULO ALEXANDRE CARMO LINS

COMÉRCIO E MEIO AMBIENTE NO ÂMBITO DA OMC.
ESTUDO DE CASO: DISPUTA ENTRE BRASIL E UNIÃO EUROPÉIA
IMPORTAÇÃO DE PNEUS REFORMADOS

Monografia apresentada como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Relações Internacionais do Centro Universitário de Brasília – UniCEUB.
Orientador: Professor Alaor Silvio Cardoso.

Brasília
2007

PAULO ALEXANDRE CARMO LINS

COMÉRCIO E MEIO AMBIENTE NO ÂMBITO DA OMC.
ESTUDO DE CASO: DISPUTA ENTRE BRASIL E UNIÃO EUROPÉIA
IMPORTAÇÃO DE PNEUS REFORMADOS

Banca Examinadora:

Prof.: Alaor Silvio Cardoso
(Orientador)

Prof.: Carlito Roberto Zanetti
(Membro)

Prof.: Meireluce Fernandes da Silva
(Membro)

Brasília
2007

AGRADECIMENTOS

Primeiramente à Deus pela vida que me concedeu, à minha família pelo apoio e dedicação incondicional, em especial à minha mãe e ao querido L.L. pelo exemplo de pais que são. Às minhas irmãs, Danielle e Michelline, pelo apoio e auxílio cotidiano, em especial na tradução de alguns textos durante a elaboração deste trabalho. À querida família Sar-met Mello, à “princesinha” pelo seu amor, paciência, dedicação e apoio incondicionais, à “Bininha” pelas reflexões provocadas durante nossas conversas, e apoio fundamental durante a elaboração deste trabalho, definitivamente um exemplo humano a ser seguido. Ao professor orientador Alaor Silvio Cardoso pela atenção, dedicação, críticas e total apoio, possibilitando o meu aperfeiçoamento profissional e a realização deste trabalho. Por fim, mas não menos importante, aos meus amigos, em especial ao “gordinho” e sua família (tios: Leca, Bó e Ariane, Rosana e à “Toinha”, a minha terceira avó), pela amizade em todos os momentos importantes da minha vida, e à todos que, direta ou indiretamente, contribuíram para a formação do meu caráter.

LISTA DE SIGLAS E ACRÔNIMOS

ABIP	Associação Brasileira da Indústria de Pneus Remoldados
ADPF	Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental
ANIP	Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos
CE / UE	Comunidades Européias / União Européia
CONAMA	Conselho Nacional do Meio Ambiente
CTE	Comitê sobre Comércio e Ambiente - (<i>Committee on Trade and Environment, sigla em inglês</i>).
DECEX	Departamento de Operações de Comércio Exterior
ECF	Elemental Chlorine Free (<i>sigla em inglês</i>)
EMIT	Grupo de Trabalho em Medidas Ambientais e Comércio Internacional - (<i>Working Group on Environmental Measures and International Trade, sigla em inglês</i>).
EUA	Estados Unidos da América.
GATT	Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio - (<i>General Agreement on Tariffs and Trade</i>).
GATS	Acordo Geral sobre Tarifas e Serviços - (<i>General Agreement on Tariffs and Services, sigla em inglês</i>)
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Hídricos Naturais Renováveis
IPCC	Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas (<i>Intergovernmental Panel of Climate Change</i>).
MEAs	Acordos Ambientais Multilaterais – (<i>Multilateral Environmental Agreements, sigla em inglês</i>)
MDIC	Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior
MMA	Ministério do Meio Ambiente do Brasil
MRE	Ministério das Relações Exteriores do Brasil
OCDE	Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico

OMC / WTO	Organização Mundial do Comércio - (<i>World Trade Organization</i>) iv
ONG	Organização Não-governamental
ONU	Organização das Nações Unidas
OSC	Órgão de Solução de Controvérsias
PNUMA	Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente
SECEX	Secretaria de Comércio Exterior / MDIC
SPS	Acordo sobre Medidas Sanitárias e Fitossanitárias
TBT	Acordo sobre Barreiras Técnicas ao Comércio Internacional
TCF	Total Chlorine Free (<i>sigla em ingles</i>)
TRIPS	Acordo sobre Aspectos dos Direitos de Propriedade Intelectual Relacionados ao Comércio – (<i>trade-related aspects of intellectual property rights, sigla em inglês</i>).
UICN	União Internacional para a Conservação da Natureza
WWF	Fundo Mundial para a Natureza (<i>World Wide Fund for Nature</i>)

LISTA DE TABELAS

1. Desenvolvimento Mundial do Comércio de Mercadorias e Serviços – 2000-2005	15
2. Rodadas de Negociações no âmbito do GATT	41
3. Pneus Importados somada à Fabricação Brasileira de pneumáticos	62

LISTA DE GRÁFICOS

1. Crescimento do Comércio Internacional de Mercadorias 2005 - Por Região	16
2. Barreiras Técnicas ao Comércio Internacional	56
3. Notificações Totais Realizadas por países e Comunidade Européia	57
4. Barreiras Técnicas Impostas ao CI sob Argumentos de Preservação Ambiental	58
5. Importações brasileiras de pneus usados e pneus reformados da UE	60

RESUMO

Objetivos: A presente monografia discute a relação entre o processo de crescimento do comércio internacional – regulado pelas regras da Organização Mundial do Comércio – e a preservação do meio ambiente. Assim sendo, o objetivo principal desta monografia é examinar se o tratamento de questões ambientais no seio de uma organização multilateral de cunho comercial como a OMC pode contribuir para a prevenção de danos ambientais provenientes de práticas de comércio internacional, favorecendo, desta forma, o desenvolvimento socioeconômico em bases sustentáveis e a adoção de práticas de preservação do ambiente. **Métodos:** Como base para essa verificação, este trabalho foi realizado a partir de pesquisas bibliográficas. Buscaram-se informações complementares em jornais, periódicos e em sítios da Internet especializados no tema. Ademais, foi realizado um estudo de caso com o objetivo de examinar a problemática da disputa entre Brasil e União Européia no contencioso da OMC sobre a importação de pneus, que tratou de um processo de importação-exportação entre dois atores do comércio internacional e, ao mesmo tempo, levantou a possibilidade de prejudicar o meio ambiente. **Resultados:** Os resultados apresentados demonstram a importância de fatores conjunturais nos diversos níveis de pressão sobre o meio ambiente, como a importância de políticas públicas e a participação social neste processo. **Conclusões:** Apesar de as negociações no âmbito da OMC estarem direcionadas a garantir que justificativas ambientais não representem novas barreiras comerciais camufladas e a avaliar, principalmente, os aspectos de políticas e regras ambientais que interferem no comércio, as regras da Organização fornecem aos seus Membros instrumentos positivos capazes de assegurar a imposição de restrições ao livre comércio internacional baseados em reais objetivos de preservação da saúde pública e do meio ambiente. Entretanto, sua aplicação não pode ser generalizada, demandando análise caso a caso.

PALAVRAS-CHAVE: Comércio Internacional, Organização Mundial do Comércio, Desenvolvimento Sustentável, Proteção Internacional do Meio Ambiente, Pneus Reformados.

ABSTRACT

Objectives: The present monograph discusses the relationship between the process of growth of the international trade – regulated by the rules of World Trade Organization – and environmental protection. Thus being, the main objective of this monograph is to examine if the treatment of environmental issues within a multilateral organization of commercial issues as the WTO can contribute to the prevention of environmental damages caused by practices of international trade, favoring, in this way, the socioeconomic development in sustainable bases and the adoption of practices of environmental conservation.

Methods: As a basis for this verification, this work was carried out based on bibliographic researches. Complementary information were sought in newspapers, magazines and in sites of the Internet specialized in the subject. Furthermore, it was conducted a case study to examine the problems of the dispute between Brazil and European Union in the contentious of the WTO on the importation of tires, which dealt with one process of import and export between two actors of the international trade and, at the same time, raised the possibility of damaging the environment.

Results: The presented results demonstrate the importance of situational factors in the various levels of pressure on the environment, such as the importance of public policies and the social participation in this process.

Conclusions: Despite the fact that WTO negotiations are channeled in order to guarantee that environmental justifications do not represent new camouflaged commercial barriers and to evaluate, mainly, the aspects of policies and environmental rules that interfere in the trade, the rules of the organization provide its Members positive instruments capable of ensuring the imposition of restrictions to the free international trade based on real objectives of preservation of public health and environment. Nevertheless, its application cannot be generalized; it demands an analysis of each case.

KEYWORDS: International Trade, World Trade Organization, Sustainable Development, International Environmental Protection, Retreaded Tires.

SUMÁRIO

LISTA DE SIGLAS E ACRÔNIMOS	iv
LISTA DE TABELAS	vi
LISTA DE GRÁFICOS	vii
SUMÁRIO	x
INTRODUÇÃO	01
1. ABORDAGEM TEÓRICA	05
2. AS RELAÇÕES COMÉRCIO E MEIO AMBIENTE	09
2.2. O comércio internacional	13
2.3. O desenvolvimento Sustentável	18
2.4. Industrialização e competitividade	22
2.5. O desenvolvimento tecnológico	29
2.5.1. Meio ambiente e tecnologia	30
2.6. Medidas ambientais com implicações sobre o comércio internacional	33
3. LIBERALIZAÇÃO DO COMÉRCIO INTERNACIONAL	38
3.1. O Sistema GATT (Rodadas de negociação)	41
3.1.2. Efeitos ambientais pós - liberalização comercial via GATT	42
3.2. A Organização Mundial do Comércio e a proteção do meio ambiente	44
3.2.1. O comitê de comércio e meio ambiente – CTE	49
3.2.2. O acordo sobre barreiras técnicas ao comércio – TBT e o ambiente	54
4. ESTUDO DE CASO	59
4.1. Brasil e União Européia – Contencioso sobre pneus reformados na OMC	59
CONCLUSÃO	66
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	69
ANEXOS	72

INTRODUÇÃO

Interações entre comércio internacional e meio ambiente são tratadas há algumas décadas no âmbito do sistema multilateral de comércio, envolvendo diversos acordos internacionais e discussões no âmbito de um comitê próprio, Comitê de Comércio e Meio Ambiente, da Organização Mundial do Comércio (OMC).

Ao longo do século XX, e de modo mais intenso a partir das décadas de 80 e 90, assuntos de meio ambiente assumiram posição de destaque na agenda internacional. Época marcada pelo reconhecimento do risco potencial de degradação ambiental, o tratamento dispensado à problemática modificou-se deixando de lado uma postura reativa e passando a privilegiar ações de prevenção a danos ambientais. Paralelamente a este processo, o crescimento dos fluxos mundiais de comércio - regulados pelas regras do sistema GATT/OMC - ocorreu em ritmo acelerado.

Como conseqüência da maior conscientização social sobre temas ambientais e do crescimento do comércio internacional, neste período notou-se o surgimento de uma área de intersecção entre os dois processos. Por gravidade, preocupações relacionadas aos impactos do crescimento nos fluxos mundiais de comércio sobre o meio ambiente tornaram-se freqüentes.

Atualmente, o noticiário nacional e internacional divulga diariamente estudos e opiniões de especialistas que alertam para a importância de se preservar o meio ambiente. Pode-se registrar, como exemplo disso, o relatório trazido a público este ano pelo Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas (IPCC), órgão vinculado às Nações Unidas, que estima que a temperatura mundial aumentará entre 1,8 e 4,8 graus Celsius até o final do século, apontando ainda que cerca de 90% das alterações no meio ambiente são causadas devido à ação humana.

Ainda de acordo com o referido estudo, várias são as conseqüências facilmente previsíveis. Entre elas, o surgimento de áreas de secas, em algumas localidades, enquanto em outras ocorrerão inundações, ciclones mais recorrentes, aumento do nível do mar e, por gravidade, milhões de refugiados ambientais. No entanto, apesar de apresentar este cenário catastrófico, o relatório aponta a possibilidade de que, mesmo não sendo possível evitar, será viável reduzir alguns destes efeitos, através da mobilização conjunta de toda a comuni-

dade internacional.

De acordo com o Quarto Relatório de Avaliação do Painel (IPCC), apresentada no primeiro semestre de 2007, em Bancoc, Tailândia, salvar o planeta da crise climática custaria aproximadamente 2% do Produto Interno Bruto mundial do ano de 2030, ano de referência com que o IPCC trabalhou. Em dólares, ainda não se sabe quanto este percentual poderia representar. Atualmente, 2% do PIB mundial (US\$ 44,6 trilhões em 2005) representaria cerca de US\$ 892 bilhões, aproximadamente 80% do PIB brasileiro.

Na retomada dos trabalhos da Rodada Doha, em janeiro de 2007, iniciada pelos Estados-membros da Organização Mundial do Comércio no Qatar em 2001, houve atenção especial dedicada a temas relacionados ao meio ambiente e ao controle das emissões de gases causadores do aquecimento global. Durante a realização do Fórum Econômico Mundial, em Davos, que reúne os principais Chefes de Estado do mundo e representantes de grandes empresas transnacionais, cerca de 10% das 220 sessões realizadas foram dedicadas ao tratamento de questões que envolvem o meio ambiente.

Devido ao crescimento de sua importância para a economia mundial, e possíveis repercussões sobre o meio ambiente, as preocupações com o comércio internacional têm também merecido atenção especial em trabalhos acadêmicos e científicos.

Justificável parece tal destaque, já que o comércio internacional ultrapassou, em 2006, a barreira simbólica de cerca de 25% de todo o Produto Interno Bruto mundial. Nesse contexto de preocupações, a Organização Mundial do Comércio – OMC, - é reconhecida mundialmente como uma das principais organizações internacionais de cunho econômico, já que dela surgem as principais regras que organizam as transações comerciais em âmbito internacional.

Buscando contribuir para uma melhor compreensão e aprofundamento do estudo dessa questão, esta monografia buscará examinar se o tratamento de questões ambientais no seio de uma organização multilateral de cunho comercial, como a OMC, pode de fato contribuir para a prevenção de danos ambientais provenientes de práticas de comércio internacional e para um desenvolvimento socioeconômico em bases sustentáveis e com a adoção de práticas de preservação do meio ambiente.

O recorte do tema, feito para esta monografia, se volta para o exame da problemática da importação brasileira de pneus remodelados da União Européia, processo de importa-

ção realizado entre Membros da OMC, e da possibilidade de que essa transação traga comprometimento do meio ambiente nacional brasileiro. Para tanto, foram levantadas as seguintes questões: 1) O tratamento de questões comerciais que podem gerar impacto sobre o meio ambiente, no seio de uma organização estritamente comercial como a OMC, pode contribuir para a sustentabilidade e preservação do ambiente natural do País? De que modo a questão ambiental está inserida e está sendo abordada no âmbito daquela organização?

A opção por realizar um estudo de caso conduziu este trabalho ao exame da problemática proposta a partir da coleta de dados empíricos, com vistas ao melhor detalhamento daquele processo de importação-exportação entre dois atores do comércio internacional e, ao mesmo tempo, ao levantamento da possibilidade de comprometimento do meio ambiente brasileiro.

Com vistas a atingir o objetivo proposto, é preciso primeiramente tratar a abordagem teórica, destacando os principais autores relativos ao tema.

Posteriormente, o segundo capítulo sintetiza a evolução do debate entre questões relativas a comércio internacional e meio ambiente, discutindo-se um dos grandes desafios da comunidade internacional contemporânea, que é a conciliação dos crescentes fluxos de comércio internacional com a preservação do meio ambiente.

Tal desafio se coloca, já que apesar de em países desenvolvidos as demandas da sociedade exigirem regras e ordenamentos ambientais fortalecidos, suas grandes empresas e indústrias com grande potencial de poluição ou de degradação do meio ambiente acabam por buscar, como alternativa aos elevados custos de adequação aos novos padrões ambientais, outras regiões nacionais ou países cuja legislação ambiental seja menos rigorosa e nos quais se torne menos oneroso o alcance de suas metas.

No terceiro capítulo, se trata da evolução histórica e de aspectos gerais relativos ao processo de liberalização do comércio internacional.

Foram detalhadas as características gerais das rodadas de negociação do sistema do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio - GATT, em especial os resultados alcançados na *Rodada Uruguai (1986-1994)* que, além de estabelecer a OMC em 1995, foi realizada durante um período marcado pelo fortalecimento de questões ambientais no cenário internacional.

Depois de clarificados os aspectos gerais do processo de liberalização do comércio

internacional, é aprofundado o exame acerca do Acordo Constitutivo da OMC e o avanço institucional que o tratamento de questões ambientais conquista no sistema multilateral de comércio pós-GATT, exemplificado pelo parágrafo primeiro do Acordo Constitutivo da OMC e seu Artigo XX, considerados a base das exceções ao livre comércio internacional baseadas em argumentos de preservação ao meio ambiente e à saúde pública.

No quarto, e último, capítulo, é realizado um estudo de caso sobre o estabelecimento de um Painel, solicitado pela União Européia junto à OMC, com o objetivo de questionar as medidas do Governo brasileiro de proibir a importação de pneus reformados, oficializado em 20 de janeiro de 2006.

Observa-se, no entanto, que esta monografia não se limita a si mesma, pois análises futuras com outras correntes de pensamento ou organismos internacionais são possíveis e desejáveis. O tema é extremamente vasto e seu aprofundamento é recomendável, visto que a importância de temas relacionados à preservação ambiental e ao crescimento dos fluxos de comércio internacional, em um cenário globalizado, é crescente na agenda política dos Estados.

1. – ABORDAGEM TEÓRICA

Ações de promoção ao comércio internacional são comumente adotadas no âmbito interno dos países, sejam eles emergentes, desenvolvidos ou do chamado terceiro mundo. Na esfera multilateral estas trocas comerciais aumentam a cada ano, inúmeras rodadas de negociação com o objetivo de reduzir os obstáculos ao livre comércio, entre outros, são promovidas desde a década de 1940.

O padrão de vida das populações em países emergentes, e sobretudo dos países “ricos”, é crescente. O consumo de recursos renováveis e não renováveis, assim como a população mundial, também aumenta. A problemática das crescentes emissões de gases poluentes é uma realidade incontestável.

Surge, assim, um questionamento referente ao tratamento de questões comerciais que geram impacto ou riscos ao ambiente natural humano no âmbito de um organismo internacional, como a OMC.¹

Uma análise a partir das teorias econômicas e do desenvolvimento sustentável torna-se, então, possível.

SMITH, Adam² (1723-1790), considerado um ícone da economia internacional, apontou, através de seus argumentos sobre a teoria das vantagens absolutas, que uma nação deveria se especializar na produção de mercadorias cuja eficiência fosse maior em comparação à produção em outros países, devendo realizar a importação dos demais produtos demandados internamente.

De acordo com suas teorias, a nação poderia produzir todas as mercadorias de que necessita seu mercado interno, comercializando-as, no entanto, gastaria menos horas de trabalho durante o processo de produção de uma mercadoria que, em contraste com os demais, possui vantagem absoluta. Estaria desenhado, então, um cenário favorável à especialização e ao aumento da produtividade na criação do produto, ampliando a escala de produtividade.

Seguindo o raciocínio de Smith, a capacidade de produção de um mesmo número de

¹ Estabelecida a partir de bases teóricas que buscam, entre outros objetivos, promover o *laissez faire*¹, ou seja, um comércio entre países livre de barreiras, subsídios e qualquer outro tipo de influência estatal.

² SMITH, Adam. *Inquérito Sobre a Natureza e as Causas da Riqueza das Nações*. 4.ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1999.

peças pode ser ampliado de acordo com as seguintes circunstâncias: “ao aumento da destreza de cada trabalhador; à economia do tempo que normalmente se perdia ao passar de uma tarefa para outra; e, finalmente, à invenção de um grande número de máquinas que facilitam e abreviam o trabalho”. Desta forma, um homem poderia realizar a tarefa de muitos outros.

RICARDO, David³ (1772-1823), ampliando os pensamentos teóricos de Smith, trouxe a público sua teoria das vantagens comparativas, na qual afirmou ser possível haver transações de comércio entre as nações, mesmo que uma delas possuía desvantagem absoluta em relação ao seu parceiro comercial.

Este comércio seria fomentado através da especialização da nação em desvantagem, ou seja, o país em déficit de eficiência deveria investir no produto que possui a menor desvantagem, ao passo que seu parceiro manteria seus investimentos em produtos os quais possuía as maiores vantagens absolutas.

Como Smith, Ricardo foi um forte defensor do livre comércio internacional, posição que fica clara no seguinte trecho: “Num sistema comercial perfeitamente livre, cada país naturalmente dedica seu capital e seu trabalho à atividade que lhe seja mais benéfica. Essa busca de vantagem individual está admiravelmente associada ao bem universal de conjunto dos países”.⁴

Apesar de quase dois séculos de debates científicos e acadêmicos, as teorias liberais destes autores continuam a exercer influência em economistas contemporâneos que defendem o livre comércio como o instrumento econômico mais adequado para a geração de riquezas.

Entre outros livros estudados, e informações complementares obtidas em jornais, periódicos e em sites da Internet especializados no tema - tomados como fonte teórica básica para a análise do objeto de estudo -, citam-se as obras dos autores *THORSTENSEN, Vera*.⁵ – já que a autora é especialista em comércio internacional e, através do estudo de sua obra, foi possível a apropriação de seu conhecimento e experiência adquiridos desde 1995,

³ RICARDO, David. Princípios de economia política e tributação. Tradução: Paulo Henrique Ribeiro Sandroni. São Paulo: Abril Cultural, 1982.

⁴ Ibidem, 1982. p. 104.

⁵ THORSTENSEN, Vera. *OMC: As regras do comércio internacional e a nova rodada de negociações multilaterais*. 2ª ed. São Paulo: Aduaneiras, 2001.

quando foi trabalhar na Missão do Brasil junto à OMC, em Genebra, na Suíça –, e, *VARELLA, Marcelo Dias*⁶. Suas obras não poderiam deixar de ser consideradas neste trabalho, já que são referências para renomados autores que estudam temas relacionados ao comércio internacional e à proteção ambiental.

THORSTENSEN⁷, em síntese, explica o funcionamento geral do sistema multilateral do comércio desde a década de 1940, passando pelo estabelecimento da Organização Mundial do Comércio, em 1995, até os dias atuais.

De acordo com a autora, as características de um mundo com economias globalizadas e países agrupados em acordos bilaterais, regionais ou multilaterais, favoreceram a pressão internacional por um quadro de regras com novos direitos e obrigações que viessem a permitir o desenvolvimento do comércio internacional com capacidade para evitar a possibilidade de um crescente número de conflitos de cunho comercial.

Fato contemporâneo e histórico das relações internacionais, o fim da bipolaridade direcionou o cenário rumo às negociações multilaterais, evidenciou-se, desta forma, a tendência a formação de blocos regionais e a necessidade de regulação do mercado internacional, uma vez que o sistema capitalista tornara-se predominante.

Entre outros pontos, Thorstensen explica que o sistema GATT/OMC exerce a função de “supervisor” dos acordos firmados em seu âmbito e tem como objetivo principal promover o livre comércio de mercadorias e serviços como forma de se atingir o desenvolvimento econômico nacional em um mundo globalizado.

Em oportuna abordagem sobre o Órgão de Solução de Controvérsias (OSC) da OMC, a autora trata de suas características e aborda o momento em que surge uma controvérsia e a instalação de um Painel.

Via de regra, ocorre quando um Estado adota determinada política ou prática de comércio classificada como violadora dos tratados firmados no âmbito da Organização. Assim, o Estado que se sente prejudicado recorre ao OSC, iniciando, assim, o contencioso com a outra parte que esteja supostamente violando as normas estabelecidas.

Sobre o assunto, a autora expõe:

[...] o objetivo do mecanismo é fazer com que a parte afetada modifique

⁶ VARELLA, Marcelo Dias. *Direito Internacional Econômico Ambiental*. Belo Horizonte: Del Rey, 2004.

⁷ Atualmente, é assessora econômica da Comissão brasileira junto a OMC, em Genebra, na Suíça, e possui extensa bibliografia publicada sobre o assunto.

sua política de comércio exterior, de acordo com as regras da Organização Mundial do Comércio. Somente nos casos de recusa de tal cumprimento é que a OMC autoriza retaliações [...] O OSC deve ter competência para estabelecer painéis, adotar relatórios de painéis e relatórios do Órgão de Apelação, acompanhar a implementação das decisões e recomendações, assim como autorizar a suspensão de concessões e outras obrigações dentro dos acordos da Organização.”⁸

VARELLA, na obra citada, discutindo a relação entre questões ambientais e de cunho comercial, ressalta, em síntese, o fato de o Órgão de Solução de Controvérsias ter contribuído significativamente, para que uma interpretação coerente sobre o tema ambiental seja consolidada no âmbito da Organização Mundial do Comércio.

Atualmente, os efeitos do crescimento do comércio exterior sobre a preservação ambiental e os desvios de mercado gerados com o protecionismo ambiental continuam sendo temas geradores de constantes estudos e pesquisas contemporâneas, resultando em posicionamentos diversos.

Por um lado, argumentos em favor da liberalização do comércio afirmam que o comércio internacional não necessariamente causa danos ao meio ambiente e que seus impactos ao meio ambiente dependem em grande parte de fatores diversos, como fatores de produção e/ou comercialização de produtos.

Em sentido oposto, autores afirmam que o aumento dos fluxos de comércio internacional, associado aos diferentes níveis de regulamentação ambiental existentes, poderia influenciar a instalação de indústrias de elevado potencial poluidor nesses mesmos países em vias de desenvolvimento.

Um trecho da obra de Varella⁹, deixa clara esta preocupação e merece citação:

As normas ambientais no corpo do acordo comercial são sempre negociadas entre os Estados Unidos, a União Européia e a Noruega, de um lado, e a Índia, o Brasil e o Egito, de outro. O meio ambiente tornou-se uma moeda de troca para o acesso aos mercados do Norte dos produtos do Sul, uma vez que os países do Sul aceitam o avanço das normas ambientais na ordem jurídica internacional econômica em troca de regras mais favoráveis para os seus produtos, para o acesso aos mercados do Norte. Este cenário está sempre presente na evolução da discussão ambiental, tanto nas negociações da OMC, quanto nas reuniões ministeriais, a exemplo de Doha, em 2001.

⁸ Ibidem, 2001. p. 372.

⁹ Ibidem, 2004. p. 79.

2. – AS RELAÇÕES COMÉRCIO E MEIO AMBIENTE

Neste capítulo será realizada uma breve descrição sobre o debate entre o processo de crescimento do comércio e a preservação do meio ambiente nas relações internacionais, suas interações, evolução histórica e particularidades gerais.

Preocupações mundiais sobre as interações da atividade humana com o meio ambiente têm sua origem durante o século XVIII. Neste período, estavam dirigidas quase exclusivamente aos efeitos de determinadas práticas agrícolas sobre o esgotamento dos solos, sobre o clima e a vegetação, ou seja, não existia, ainda, sensibilidade suficiente para o complexo tratamento de questões ambientais. No Brasil, por exemplo, alertas sobre o esgotamento dos solos e propostas isoladas de criação de pequenos bosques nas cidades e vilas da época ocorreram através de José Gregório de Moraes Navarro¹⁰, grande defensor de temas relacionados ao meio ambiente daquele período.

Com a revolução industrial e os avanços científicos das décadas seguintes, surgem os primeiros estudos específicos acerca dos danos que a poluição produzida por minas e fabricas poderiam causar. No entanto, ainda eram estudos específicos e restritos, orientados principalmente para a preservação da saúde dos trabalhadores. De modo geral, o contexto político internacional, a luta contra a escravidão, as guerras entre as nações e as prioridades da agenda internacional, entre outros fatores regionais, não favoreceram o debate de questões ambientais de modo integrado ou com base em perspectivas globais.

Em fins do século XIX, um tímido processo de conscientização ambiental começou a se formar. Nesse período, as preocupações ambientais passaram a considerar, também, os efeitos de atividades produtivas sobre o meio ambiente e os seres vivos, temas como a qualidade do ar, da água e dos solos, bem como a conservação dos recursos naturais conquistaram maior destaque. Na Alemanha dos anos 20, por exemplo, haviam preocupações acerca da contaminação da atmosfera de algumas regiões do país, já no Japão do pós-guerra, década de 1950, os problemas ambientais estavam relacionados à contaminação radioativa de algumas cidades.

Desta forma, pode-se afirmar que, apesar de embrionário e relacionado principal-

¹⁰ Navarro, em 1799, defendeu a criação de bosques na tentativa de reparar os danos ambientais identificados naquele período, e alertava para a importância do tratamento do meio ambiente como patrimônio público do Estado, principalmente por se tratar de um bem potencialmente irreparável.

mente a situações regionais, este processo de conscientização estimulou a criação de grupos ambientalistas organizados, movimentou as sociedades e provocou iniciativas governamentais nas décadas de 1950 e 1960.

Refletindo a idéia de que seriam inesgotáveis as fontes de recursos naturais sempre à disposição do homem e de que o livre comércio internacional ampliaria o bem-estar social, prevaleceu até a década de sessenta o entendimento do denominado “paradigma social da exclusão”. A partir desta ótica “ilimitada”, esse paradigma julgava ser o meio ambiente um tema irrelevante para a economia.

No entanto, em proporções globais, a proteção internacional do meio ambiente tornou-se um tema indispensável na agenda política dos Estados. Utilizada em alguns momentos para estabelecer obstáculos comerciais, a questão ambiental ganha força e exposição a partir dos anos 70 e de maneira mais evidente com a Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento, no Rio de Janeiro, em 1992. Ainda que aquecidos debates e movimentos sociais em décadas anteriores tenham ocorrido, a vinculação entre políticas comerciais e políticas ambientais praticamente não existia até esse período, cenário que determinou o surgimento das primeiras linhas de tratamento e pesquisa relacionando a prática de comércio internacional e a preservação do meio ambiente natural.

A partir de então, nota-se de forma mais evidente o paralelo desenvolvimento das políticas de comércio internacional, envolvendo trocas de bens, mercadorias e serviços, de um lado, e de outro, o fortalecimento das políticas ambientais representadas por sucessivos debates e estudos no âmbito dos grandes fóruns internacionais¹¹.

As reduções de tarifas alfandegárias conquistadas no âmbito das sucessivas rodadas de negociação do GATT associadas ao fortalecimento do tema ambiental na agenda internacional provocaram a adoção de outras modalidades de obstáculos não tarifários ao comércio internacional. De um lado, a corrente ambientalista em processo de fortalecimento nos países industrializados questionava os níveis mundiais de crescimento e desenvolvimento econômicos despreocupados com os problemas ambientais. De outro, os países em vias de desenvolvimento se defendiam reivindicando os direitos soberanos à exploração de

¹¹ No âmbito dos foros internacionais, a OCDE é considerada pioneira na tentativa de conciliar políticas de comércio e a problemática ambiental. Além da elaboração de um estudo denominado “princípios orientadores” na década de setenta, àquela organização iniciou em meados da década de 80 diversos estudos e debates

seus recursos naturais.

Diante do amplo debate internacional e da repercussão sobre o processo de redução das tarifas alfandegárias, o GATT recomendou aos seus membros que estivessem atentos, para que medidas governamentais de combate aos danos ambientais não resultassem na introdução de novas barreiras ao comércio internacional ou em dificuldades para remover as barreiras existentes. Como consequência, foi criado no âmbito da Conferência das Nações Unidas de Estocolmo, em 1972, o Grupo de Trabalho sobre Medidas Ambientais e Comércio Internacional (EMIT), fruto da realização de importantes movimentos em prol da preservação ambiental, cujo objetivo era examinar, de modo flexível, casos específicos envolvendo comércio internacional e o meio ambiente. Apesar de ser um tema cuja importância seja incontestável, o debate acerca das interações entre comércio e meio ambiente foi deixado em segundo plano durante a maioria das décadas de vigência do antigo GATT.

Como observa Oliveira¹², paralelamente ao desenvolvimento e ao fortalecimento dos temas ambientais no cenário mundial, o crescimento do comércio internacional não foi, por si só, capaz de gerar resultados sustentáveis para toda a “comunidade internacional”, uma vez que os benefícios desse crescimento não foram divididos de maneira igualitária. “Estabeleceu-se um mercado global incapaz de produzir resultados sustentáveis para toda a comunidade internacional.”

Atualmente, os efeitos do crescimento do comércio exterior sobre a preservação ambiental e os desvios de mercado gerados com o protecionismo ambiental continuam sendo temas geradores de constantes estudos e pesquisas contemporâneas, resultando em posicionamentos diversos.

Por um lado, argumentos em favor da liberalização do comércio afirmam que o comércio internacional não necessariamente causa danos ao meio ambiente e que seus impactos ao meio ambiente dependem, em grande parte, de fatores diversos, como fatores de produção e/ou comercialização de produtos. De acordo com esta corrente, a poluição tem sua origem em processos de produção inadequados e ressaltam que a pobreza é uma das principais causas de agressão ao meio ambiente, justificando, desta forma, a importância do co-

com o objetivo de orientar governos na implementação de políticas de comércio e meio ambiente de modo integrado.

¹² OLIVEIRA, Silvia Menicucci de. *Barreiras Não Tarifárias no Comércio Internacional e Direito ao Desenvolvimento*. Rio de Janeiro, São Paulo, Recife: Renovar, 2005. p. 389.

mércio internacional para o desenvolvimento nacional e, conseqüentemente, para a diminuição da pobreza. Por gravidade, também defendem que os recursos financeiros poderiam proporcionar condições favoráveis para o uso de tecnologias ambientalmente “limpas” por parte dos países em desenvolvimento.

Em sentido oposto, autores afirmam que o aumento dos fluxos de comércio internacional, associado aos diferentes níveis de regulamentação ambiental existentes, poderia influenciar a instalação de indústrias de elevado potencial poluidor nesses mesmos países em vias de desenvolvimento. Varella, em sua obra, aponta:

As normas ambientais no corpo do acordo comercial são sempre negociadas entre os Estados Unidos, a União Européia e a Noruega, de um lado, e a Índia, o Brasil e o Egito, de outro. O meio ambiente tornou-se uma moeda de troca para o acesso aos mercados do Norte dos produtos do Sul, uma vez que os países do Sul aceitam o avanço das normas ambientais na ordem jurídica internacional econômica em troca de regras mais favoráveis para os seus produtos, para o acesso aos mercados do Norte. Este cenário está sempre presente na evolução da discussão ambiental, tanto nas negociações da OMC quanto nas reuniões ministeriais, a exemplo de Doha, em 2001.¹³

Isto é, ao passo que as regras e ordenamentos ambientais se fortalecem em países desenvolvidos como resposta às demandas da sociedade, grandes empresas e indústrias, cujo potencial de poluição ou de degradação do meio ambiente é elevado, buscam, como alternativa aos custos de adequação aos novos padrões ambientais, outras regiões nacionais ou países cuja legislação ambiental seja mais “atraente”, seriam parte do fenômeno¹⁴ denominado “efeito migração”.

¹³ Idem, 2004. p. 79.

¹⁴ BARBOZA, Marden de Melo. *O comércio internacional e seus impactos sobre o meio ambiente: degradação ou maior sustentabilidade?*. 2001. Dissertação (Mestrado) - Instituto de Relações Internacionais, Universidade de Brasília. 2001. p. 56.

2.2. – O COMÉRCIO INTERNACIONAL

Antes de iniciar uma abordagem mais específica sobre as interações entre o crescimento do comércio e a preservação do meio ambiente nas relações internacionais, é relevante conhecer alguns pontos fundamentais sobre o comércio internacional. Primeiro, as características mais importantes do comércio internacional, incluindo o desaparecimento das fronteiras entre políticas internas e internacionais como resultado do processo de globalização da economia e o papel de empresas transnacionais. Segundo, os elevados valores monetários presentes nas trocas comerciais e os principais atores internacionais envolvidos.

O molde bipolar existente até o final da década de 1980 foi destruído com a reunificação da Alemanha, em 09 de novembro de 1989. Como observa Lafer, “o cenário mundial, que há algumas décadas era observado seguindo polaridades definidas, deve agora ser analisado a partir de um modelo mais complexo e ainda difuso, dados os constantes conflitos entre as potências econômicas.” Assim, uma nova configuração vem se impondo no cenário internacional, com destaque para os EUA enquanto única potência mundial, havendo ressalvas apenas na esfera comercial, onde o domínio norte-americano disputa a liderança com grandes potências econômicas mundiais, com destaque para a Comunidade Européia, Japão e China.

Um ponto em evidência nas últimas três décadas tem sido o processo de interdependência das economias e a globalização econômica em geral, fato este que favoreceu o rápido crescimento dos fluxos de comércio internacional e de investimentos vigentes atualmente. Entre os diversos impactos deste processo, cujo tema apenas será pincelado no âmbito deste estudo, está a forte redução das distâncias geograficamente estabelecidas, que, associada a uma política de apoio à formação de acordos de comércio, afetou de forma significativa os desdobramentos do comércio internacional contemporâneo.

Esta nova geografia, na medida em que transferiu o arranjo econômico da esfera local/nacional para o ordenamento mundial/interdependente e geograficamente “mais próximo”, provocou uma ruptura na maneira como os negócios eram realizados, intensificou o processo de globalização econômica, estimulou o crescimento da economia e modificou os padrões de produção e consumo de diversos países. Desde então, uma nova gama de políticas governamentais são reclamadas pelos padrões de produção e consumo da atualidade,

uma vez que buscam criar os mecanismos necessários, para que as trocas de comércio, a indústria e o setor de serviços nacionais se mantenham com vantagens competitivas no cenário internacional.

Dentre as conseqüências principais deste novo contexto macroeconômico sobre o comércio internacional destacam-se, de um lado, os EUA que perdem o poder de árbitro das regras de comércio internacionais e, por outro, o surgimento da OMC¹⁵ ocupando esta nova lacuna da arena internacional, a primeira organização multilateral criada após o término das hostilidades da Guerra Fria.

Outro fator de bastante relevância no cenário econômico internacional é o papel das empresas transnacionais enquanto atores do comércio, uma vez que suas atividades podem interferir, positiva ou negativamente, na elaboração de políticas internas dos países nos quais estão estabelecidas. Neste sentido, a conseqüência mais importante para o comércio internacional reside no fato de que as regras da OMC não podem ignorar alguns dos principais atores do comércio que são estas organizações¹⁶. No entanto, cabe ressaltar que, muitas vezes, estas empresas estão fora do controle direto dos governos, que são os membros permanentes e responsáveis pelas negociações no âmbito da OMC.

Acerca dos valores envolvidos nas trocas de comércio exterior, as taxas anuais de comércio crescentes vêm cumprindo uma tarefa cada vez mais relevante para a economia mundial. Dados demonstrados por Thorstensen revelam que o comércio internacional cresceu a taxas médias de 5%, em valor, no período entre 1990 a 2000.

De acordo com os dados estatísticos do comércio mundial de mercadorias e serviços demonstrados na Tabela I, em 2005, as exportações mundiais de mercadorias cresceram 13% em valor, e 6% em volume exportado em comparação ao ano anterior, isto é, os valores monetários envolvidos nas trocas de comércio internacionais cresceram duas vezes em comparação aos índices de crescimento dos volumes negociados. O comércio global de bens e mercadorias, por exemplo, atingiu em 2005 o patamar de US\$ 10,1 trilhões de dólares, representando um crescimento de, aproximadamente, 37% em relação ao ano de 2003..

¹⁵ A criação da organização mundial do comércio, em 1995, surge como o resultado de negociações pautadas em um cenário internacional em transformação.

¹⁶ De acordo com dados de Lacerda, em 2003 as empresas transnacionais foram responsáveis por dois terços de todo o comércio internacional, entre bens, serviços e capitais, um acréscimo de aproximadamente 290% em relação ao início da década de 1990. A partir destes dados, pode-se estimar a importância e o impacto

O setor de serviços, por sua vez, alcançou o montante de US\$ 2,4 trilhões de dólares, representando um crescimento do comércio de serviços de aproximadamente 10% em relação a 2004 e de 71% em comparação ao ano 2000. A Tabela I aborda a evolução mundial do comércio de mercadorias e serviços no período compreendido entre os anos 2000 e 2005.

TABELA I

DESENVOLVIMENTO MUNDIAL DO COMÉRCIO DE MERCADORIAS E SERVIÇOS 2000 – 2005 * em bilhões de dólares e porcentagem.						
	Valor	Crescimento anual %				
		2000-2005	2005	2004	2003	2002
Mercadorias	10159	10	13	22	17	05
- Produtos	852	09	08	15	16	06
Agrícolas						
- Petróleo e derivados	1748	15	36	33	24	- 01
- Produtos Manufaturados	7312	09	10	21	16	05
Comércio de Serviços	2415	10	10	20	14	07
- Transportes	570	10	12	24	13	05
- Viagens	685	7	08	18	10	05
- Outros	1160	12	11	18	18	10

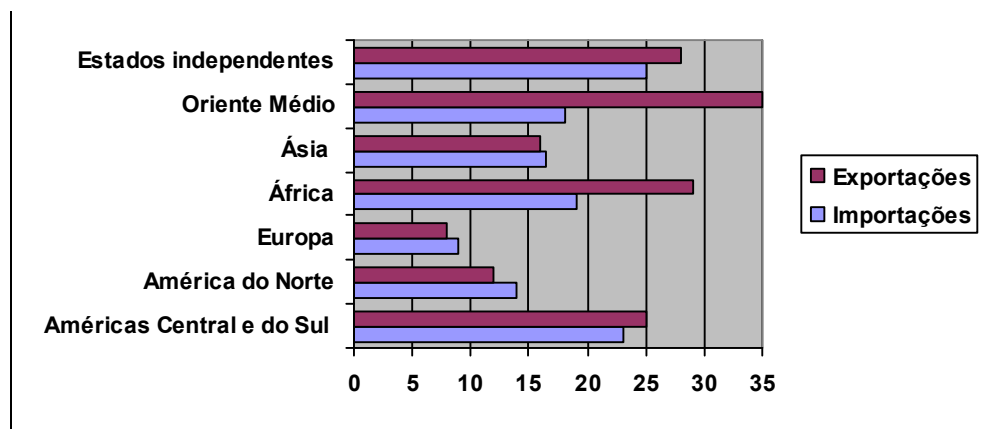
Fonte: WTO, 2006. World Trade Developments in 2005 and Prospects for 2006 - International Trade Statistics 2006.

destas empresas nas políticas de importação e exportação dos países envolvidos. Ver a respeito em: LACERDA, Antonio Correa. Globalização e investimento estrangeiro no Brasil. São Paulo: Saraiva, 2004. cap. 1.

Os dados estatísticos do Gráfico I, a seguir, apresentam o crescimento do comércio internacional de mercadorias em 2005, subdividido por regiões.

GRÁFICO I

**CRESCIMENTO DO COMÉRCIO INTERNACIONAL DE MERCADORIAS
POR REGIÃO – 2005*** Crescimento anual em porcentagem.



Fonte: WTO, 2006.

Como pode ser observado, o Oriente Médio foi a região que obteve o maior crescimento percentual das exportações em 2005, seguido pelo continente Africano, Estados Independentes e Américas Central e do Sul, respectivamente.

Sobre os fatores contemporâneos que provocam a degradação do meio ambiente e estão diretamente ligados à prática de comércio internacional, destaca-se, para os fins desta pesquisa, o setor de transportes internacional de bens e mercadorias no cenário internacional.

Uma vez que a comercialização de produtos requer necessariamente o seu transporte até os respectivos destinos finais, há que se considerar que o transporte realizado com objetivos de comércio entre países possui um elevado potencial poluidor em todos os seus estágios. Contudo, cabe salientar que o transporte de mercadorias para importação e exportação não é, atualmente, o maior responsável pela degradação ambiental, mas certamente está entre os principais causadores de problemas ambientais advindos de atividades relacionadas ao comércio internacional.

Nesta perspectiva, de acordo com alguns autores há a estimativa de que o transporte de mercadorias, além de gerar poluentes atmosféricos, representa um oitavo, ou aproximadamente 13%, de todo o petróleo consumido mundialmente no decorrer de um ano.

Mais especificamente, o transporte de determinada mercadoria quando analisado isoladamente poderia levar à conclusão inicial de que os custos e efeitos sócio-ambientais seriam desprezíveis. Contudo, quando abordado em âmbito global, em um contexto onde as transações de importação e exportação são realizadas diariamente, nota-se o surgimento de importantes questionamentos acerca dos impactos e efeitos sobre o meio ambiente.

O crescimento das emissões de gases causadores do aquecimento global a partir da queima de combustíveis do setor de transportes, acidentes durante o traslado das mercadorias que podem contaminar o meio ambiente, assim como preocupações acerca do esgotamento das reservas de petróleo, dado que muitos meios de transporte utilizam combustíveis fósseis, são algumas das preocupações ambientais mais debatidas neste século.

Por fim, pode-se afirmar que o comércio internacional possui características positivas como igualmente negativas no que se refere ao tema ambiental. Na medida em que a especialização nacional for a direção a setores intensivos no uso de recursos naturais ou em geração de poluentes, poderá haver crescimento dos efeitos negativos sobre o meio ambiente. Por outro lado, poderá ocorrer desenvolvimento com base em princípios sustentáveis caso a economia nacional se especialize em setores de baixo potencial poluidor.

Nesta perspectiva, os efeitos positivos ao meio ambiente devem ser privilegiados e ampliados, enquanto que acerca das características negativas caberia, primeiro, às políticas públicas estatais o papel de regulação e incentivo, e, segundo, à opinião pública em geral, através de organizações sociais, à função de pressionar setores públicos e privados no sentido de buscar alternativas capazes de conciliar as políticas de comércio internacional e os objetivos de preservação ambiental. Desta forma, acredita-se que a adoção de medidas ambientalmente aceitáveis podem representar ganhos com a redução de custos operacionais, visto que elevados custos de operação podem refletir ineficiência sistêmica. Ademais, o aumento de vantagens competitivas pode ser alcançado, bem como podem assegurar sobrevivência de longo prazo em uma comunidade internacional cada vez mais consciente e preocupada com o avanço da degradação do meio ambiente.

2.3. – DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

O processo de desenvolvimento econômico, quando bem sucedido, sob a perspectiva estritamente econômica, gerou importantes benefícios sociais as suas respectivas populações, ao passo que, em nações onde o desenvolvimento da economia não foi possível em razão de diversos fatores, atualmente há fome, elevados níveis de desemprego, violência urbana belicamente organizada e um conjunto de políticas públicas literalmente falidas, quando não inexistentes. De acordo com Caubet¹⁷, o ponto fundamental está no “modo de organização da sociedade global e nos meios largamente utilizados em prol do desenvolvimento de poucos fundamentados na exploração de outros, seja através do comércio injusto ou com os fartos empréstimos internacionais.” O fato é que esse processo, historicamente vigente, é causador de um conjunto de problemas que aumentam na exata medida em que o atual processo econômico se desenvolve, ampliando ainda mais as brutais desigualdades sociais do mundo contemporâneo.

Contudo, independentemente dos diferentes níveis de desenvolvimento econômico existentes no mundo contemporâneo, a comunidade internacional e as futuras gerações exigem que estes sejam pautados com base na sustentabilidade ambiental. Apesar de haver preocupações acerca dos problemas ambientais, há que se ressaltar que ações governamentais concretas ainda precisam ser estimuladas frente aos problemas ambientais da atualidade, seja pela opinião pública ou pelo cidadão comum organizado, visto que a sociedade atualmente existente é, sob muitos aspectos ambientais, insustentável para o planeta e para a maioria da população.

A relação entre o desenvolvimento econômico, de um lado, e os esforços para a preservação ambiental, de outro, é histórica e foi amplificada principalmente durante as décadas de 70 e 80. O conceito de desenvolvimento sustentável, por sua vez, é uma derivação desta relação e acredita-se que tenha surgido, ainda que de forma embrionária, em 1980 com a edição do estudo: *Estratégia de Conservação Mundial: conservação dos recursos vivos para o desenvolvimento sustentável*, preparado por um conjunto de esforços do Pro-

¹⁷ CAUBET, Christian Guy. *A irresistível ascensão do comércio internacional: o meio ambiente fora da lei?* Número 15. Revista Diálogo Jurídico. Salvador: jan./fev./mar. 2007.

grama das Nações Unidas para o Meio Ambiente (PNUMA), da União Internacional para a Conservação da Natureza (UICN) e do World Wide Fund For Nature (WWF)¹⁸.

Ainda nos anos 80 a idéia de desenvolvimento sustentável recebe outras duas importantes contribuições, a criação da Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento no âmbito das Nações Unidas, e a elaboração do relatório desta comissão, mais conhecido como Relatório Brundtland, cujo conteúdo associava, em síntese, o desenvolvimento econômico à preservação ambiental.

Tema relativamente recente, pouco estudado e difundido, a idéia de desenvolvimento sustentável esteve, durante os anos 80, presente em importantes pautas da Organização das Nações Unidas. Fruto dos esforços da Conferência de Estocolmo em 1972, e, entre outros fatores, dos desdobramentos do estudo “Limites do Crescimento”, que lançou as bases sob as quais o conceito de desenvolvimento sustentável se consolidou.¹⁹, a ONU empreendeu uma série de esforços, com vistas a promover o desenvolvimento aliado à preservação do meio ambiente.

Foi então que, em 1983, a ONU instituiu a Comissão Mundial sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento, igualmente conhecida por Comissão Brundtland, devido ao fato de ter sido presidida pela então primeira-ministra da Noruega Gro Harlem Brundtland. Seu objetivo geral era discutir e propor meios capazes de harmonizar, em síntese, dois desafios: conservação ambiental e desenvolvimento econômico em âmbito global. Como consequência destes esforços, surge o relatório “Nosso Futuro Comum”, publicado em 1987, atribuindo a definição de desenvolvimento sustentável mais aceita internacionalmente. De acordo com Oliveira²⁰, foi o primeiro relatório a tratar os problemas da Terra de modo global, sendo bastante abrangente, abordou toda a atividade humana capaz de afetar o meio ambiente.

Assim, de acordo com a definição internacionalmente difundida no relatório Brundtland, desenvolvimento sustentável consiste no “desenvolvimento capaz de satisfazer as necessidades presentes, sem comprometer a capacidade das gerações futuras de suprir suas próprias necessidades.” Pode-se dizer que é o desenvolvimento econômico, social, cientifi-

¹⁸ BIANCHI, Patrícia Nunes Lima. *Meio Ambiente: Certificações Ambientais e Comércio Internacional*. Curitiba: Juruá, 2002. p. 12.

¹⁹ De acordo com os resultados deste estudo, a idéia de limitação dos recursos disponíveis na natureza frente à ação predatória da humanidade foi difundida. Mostrou, ainda, que o processo de degradação ambiental era originário, principalmente, do crescimento demográfico e da exploração irresponsável do meio ambiente.

²⁰ *Ibidem*, 2005. p. 571.

co e cultural das sociedades garantindo mais saúde, conforto e conhecimento, sem o esgotamento dos recursos naturais do planeta.

Durante os anos 1990, a contribuição mais significativa para o conceito de desenvolvimento sustentável foi a realização da Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento, realizada no Rio de Janeiro e, conseqüentemente, a Agenda 21, que foi, em linhas gerais, um conjunto de intenções ambientais, adotado na Rio 1992.

A Agenda 21, por sua vez, alertou para a importância de se promover o desenvolvimento com sustentabilidade, conceito que vinculou o meio ambiente ao desenvolvimento e estes ao comércio internacional. Entre os resultados da Rio 1992, merece destaque a nova abordagem sobre o papel do comércio internacional na redução da pobreza e, por gravidade, na promoção do desenvolvimento sustentável. No entanto, cabe ressaltar que o sistema multilateral de comércio também é confrontado em nome de ações ambientais, que buscam garantir o desenvolvimento sustentável e as condições necessárias à manutenção da vida para as próximas gerações, reduzir a poluição urbana, a atividade industrial de elevado potencial de degradação dos recursos naturais, bem como os efeitos ambientais negativos atrelados à liberalização do comércio internacional.

Tema constante na arena política internacional deste início de século, é possível afirmar que a conscientização ambiental está crescendo fortemente em todo o mundo. Durante as eleições presidenciais da França em 2007, por exemplo, devido principalmente a pressões crescentes decorrentes da publicação do relatório do Painel Intergovernamental de Mudanças Climáticas – IPCC, em Paris este ano, os dez candidatos, entre eles o Presidente, mais tarde eleito, Nicolas Sarkozy, assinaram em fevereiro²¹ um “Compromisso Ecológico”, ressaltando a urgência de uma “revolução ecológica”.

Conforme pesquisa da consultoria norte-americana Acnielsen publicada no jornal Correio Braziliense, de 30 de janeiro de 2007, e realizada no âmbito de 46 países, os cidadãos brasileiros e chineses são os mais conscientes acerca dos impactos da atividade humana sobre o meio ambiente, com destaque para o aquecimento global, cujo tema é debatido mundialmente. Em sentido oposto, os dados coletados apontaram que, de maneira geral, os povos norte-americanos estão comparativamente menos preocupados com os problemas

²¹ Matéria publicada no Jornal Correio Braziliense, de 01 de fevereiro de 2007. p. 28

ambientais contemporâneos, muito embora os EUA sejam o maior emissor individual dos gases-estufa do mundo.

No entanto, conclui-se que apesar dos dados coletados indicarem que de fato há um crescimento da conscientização mundial acerca dos temas ambientais, é necessário que políticas públicas capazes de transformar a preocupação do cidadão comum em ações concretas dos governos sejam desenvolvidas, de modo a atingir o desenvolvimento econômico em harmonia com a preservação do meio ambiente. Como observa Araújo²², “dentro de uma perspectiva de longo prazo, o desenvolvimento, o crescimento econômico, a expansão do comércio e a proteção ambiental são metas que somente podem ser alcançadas conjuntamente [...] são partes complementares e interdependentes da estratégia para o desenvolvimento sustentável”.

²² ARAUJO, Giselle Ferreira de. *Política ambiental e o comércio internacional: principais aspectos*. Disponível em: www.giselleferreiradearaujo.com. Acesso em 22 de junho de 2007.

2.4. – INDUSTRIALIZAÇÃO E COMPETITIVIDADE

Acerca dos crescentes estudos e debates sobre a relação entre o comércio internacional e proteção ambiental ao longo dos últimos 20 anos, pode-se afirmar que a problemática ambiental passou a ser tema relevante em escala global após os efeitos do capitalismo industrial, de elevado potencial poluidor, tornarem-se mais intensos.

Período caracterizado pela forte exploração de recursos naturais como fontes de matéria-prima para o desenvolvimento industrial, a revolução baseada principalmente na indústria do carvão representou o marco divisor acerca das agressões mais intensas sobre o meio ambiente. Conforme exposição anterior, é consenso junto a comunidade acadêmica e histórica que processos de degradação ambiental tenham ocorrido em momentos anteriores, no entanto, nada comparável ao poder de destruição que a 1ª revolução industrial concebeu. Neste sentido, ao passo que o desenvolvimento industrial se dava, pressões cada vez maiores sobre os recursos naturais eram observadas por defensores ambientais e estudiosos de todo o globo.

Diante deste cenário, pode-se afirmar que o processo de industrialização, na medida em que avançou para novas regiões, representa muito mais do que desenvolvimento econômico, significa dizer que é um importantíssimo setor econômico que, via de regra, transforma-se no grande responsável pela degradação ambiental em larga escala, podendo causar processos irreversíveis de degradação em ecossistemas inteiros.

Desta forma, a idéia de limitação da ação humana pela própria natureza desperta debates ao mesmo tempo em que motiva estudos mais específicos acerca desta relação, especialmente devido aos desdobramentos ambientais observados ao longo da história contemporânea mundial, via de regra, resultado de ações humanas que contribuem para a problemática ambiental²³. As avaliações para o esgotamento de reservas de combustíveis fósseis, por exemplo, apontam para uma realidade cada vez mais presente no cotidiano da comunidade internacional. Grandes potências mundiais motivadas, entre outros fatores, por tal con-

²³ Estudos científicos indicam que a queima de combustíveis fósseis são os principais responsáveis pelo aquecimento da temperatura global. Dados divulgados, em fevereiro de 2007, pelo Intergovernmental Panel on Climate Change – IPCC afirmam que, até 2050, as temperaturas médias do planeta poderão subir entre 2° e 5° graus Celsius, gerando conseqüências imprevisíveis. Na Amazônia brasileira, por exemplo, estima-se a perda de 43% das 70 espécies vegetais catalogadas daquele ecossistema.

juntura de escassez internacional daquela *commodity*, avançam de maneira decisiva para assegurar seus acessos às últimas reservas mundiais²⁴.

Por outro lado, em um cenário de trocas globais, afirmações relacionando à adoção de medidas ambientais restritivas à competitividade das indústrias nacionais são, via de regra, utilizadas como justificativa, para que o controle ambiental seja mais permissivo e, conseqüentemente, menos oneroso sob o ponto de vista financeiro. Seguindo esta perspectiva, na qual prevalece a idéia de que a questão ambiental é imposta sobretudo por países de primeiro mundo, pode-se afirmar que na tentativa de assegurar o crescimento industrial e, por sua vez, o desenvolvimento econômico, o processo gerador de poluições e todos os seus desdobramentos seria inevitável.

O setor industrial em escala global é responsável por importantes problemas ambientais e até os anos noventa era caracterizado por não dispensar atenção adequada à temática ambiental. Desde a década de setenta²⁵, período caracterizado pelo fortalecimento da problemática ambiental em nível internacional, até os dias atuais são fartos os desastres ambientais que mostram com exemplos o descaso industrial com o tema²⁶.

Em razão do elevado potencial poluidor de suas atividades, bem como sua sensibilidade em relação ao protecionismo ambiental, o segmento de papel e celulose será usado como exemplo de um contexto mais amplo, no qual se relacionam a questão ambiental e a competitividade do setor industrial.

O crescimento dos fluxos internacionais de comércio, durante os anos noventa, foi determinado, principalmente pela redução de barreiras tarifárias ao comércio no âmbito da OMC. Assim sendo, mercados nacionais que anteriormente estavam “protegidos” viram-se obrigados a competir com produtos de origem estrangeira, resultando, por si só, no desenvolvimento e/ou incremento de novos mecanismos de proteção de mercados. Nesse mesmo período e de forma paralela, destaca-se o rápido desenvolvimento da temática ambiental

²⁴ Nesta perspectiva, o petróleo figura como um importante recurso natural passível de escassez ao mesmo tempo em que se apresenta como um dos grandes responsáveis pelos elevados níveis de poluição atmosférica contemporâneos, seja por sua combustão em automóveis, nas indústrias ou contaminação de mares.

²⁵ Durante este período os países em vias de desenvolvimento, como o Brasil, visavam atrair indústrias localizadas em países desenvolvidos, a grande maioria com elevados índices de emissões de resíduos a partir da atividade industrial.

²⁶ Dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE indicam que, por exemplo, no Brasil o crescimento de indústrias com alto potencial poluidor foi superior ao da média geral das outras indústrias entre o início da década de oitenta e meados dos anos noventa, evidenciando a política nacional de incentivos à indústrias “sujas” dos anos setenta.

nos diversos foros ambientais internacionais, e que, usualmente, se apresenta como barreira não-tarifária ao comércio internacional.

A partir desse período, associado ao processo de desenvolvimento tecnológico, há significativa redução dos impactos ambientais da atividade industrial, por outro lado, o crescimento de instrumentos ambientais mais restritivos transforma-se em aumento relativo dos custos de setores industriais poluentes. No setor de papel e celulose, por exemplo, os resíduos possuem forte tendência de geração de poluição do ar e da água, sobretudo no processo de branqueamento através do uso de cloro como reagente²⁷.

Iniciou-se assim preocupações acerca dos efeitos do processo de regulamentação ambiental sobre a competitividade internacional de empresas sensíveis ao tema ambiental. Desta forma, a relevância do tema, entre outros fatores internacionais, induziu a OMC a desenvolver o Comitê de Comércio e Meio Ambiente - CTE²⁸ durante a década de 90, com o objetivo de observar a implicação comercial de medidas ambientais e vice-versa.

Com efeito, ainda durante esse período alguns autores iniciaram estudos sobre determinados setores industriais com vistas a verificar os impactos e interações da regulação ambiental sobre o setor. Produtos eletrônicos, papel e celulose e a indústria de fabricação de baterias foram alguns dos segmentos analisados. A partir de então, foi concluído que vantagens comerciais poderiam ser exploradas neste novo cenário, um novo nicho de mercado era identificado. De acordo com tais estudos, o setor industrial possuiria vantagens comparativas através de sua capacidade dinâmica de inovação tecnológica e não somente na produção em grandes quantidades com baixo custo.

²⁷ Há, contudo, técnicas desenvolvidas durante a década de 90, e já utilizadas no nordeste do Brasil, capazes de evitar tal poluição. Procedimentos como: ECF – Elemental Chlorine Free e TCF – Total Chlorine Free, esta última mais avançada. Para maiores informações sobre estas técnicas vide: OLIVEIRA, Meire Jane Lima de ; SOUZA, Roberta Lourenço de. *Análise do Setor de Papel e Celulose de Mercado na Década de 90: Mundo, Brasil e Bahia. Série Estudos e Pesquisas*: Salvador, p. 65-90, 2002.

Disponível em: <http://buscatextual.cnpq.br/buscatextual/visualizacv.jsp?id=K4708728A4>

²⁸ Apesar de sua existência, o CTE (*sigla em inglês*) tem um histórico de fraca atuação no trato de questões relacionadas ao comércio e o meio ambiente, que no escopo comercial acabaram sendo tratadas efetivamente no âmbito do Acordo de Barreiras Técnicas ao Comércio (TBT) e, em alguns casos, também do Acordo sobre Medidas Sanitárias e Fitossanitárias (SPS). Importante instrumento presente na Carta Constitutiva da OMC, o Acordo TBT, Criado em 1993, em fins da Rodada Uruguai, tem como objetivo originário facilitar o comércio internacional de modo a proporcionar as condições que permitam a eliminação de barreiras técnicas ao comércio internacional.

Como observam Romero e Salles Filho²⁹, o ponto central da temática ambiental reside no fato de que “considerações de ordem ambiental por parte dos agentes econômicos tendem a fazer parte de suas estratégias inovativas na exata medida em que signifiquem oportunidades de criação de competência para a busca de vantagens competitivas.” Em síntese, consiste dizer que em um cenário sócio-econômico no qual investimentos de controle ambiental não são capazes de, isoladamente ou não, promover ou facilitar o acesso a novos mercados, bem como traduzir-se em vantagens competitivas, dificilmente haverá motivação de setores econômicos no sentido de promover o desenvolvimento sustentável.

O modo pelo qual a imposição de medidas ambientais afeta a competitividade de empresas e setores, como o industrial, é notado de forma distinta. Se por um lado a exigência de normas mais restritivas pode ocorrer como forma de proteção camuflada a setores sensíveis e concorrentes, como as exportações de países em desenvolvimento, por outro, este mesmo mecanismo poderia afetar a competitividade de empresas nacionais na medida em que pode representar elevação de custos e preços internos.

Como é notado, a relação entre temática ambiental e competitividade empresarial tornou-se o epicentro de intensos debates durante os anos noventa, que resultou na organização de duas vertentes “opostas”. A primeira aceita a existência de dois pontos: de um lado estariam os benefícios ambientais e, conseqüentemente, sociais de um processo de regulação ambiental mais restritivo, gerando benefícios à comunidade global, e, de outro, este mesmo cenário de regulação provocaria, ainda, a elevação dos custos empresariais e redução da competitividade das empresas nacionais.

A segunda vertente, por sua vez, se opõe a esta visão e considera que podem haver benefícios mútuos acerca do tratamento ambiental adequado, sem que isso implique em desgastes competitivos de importantes setores econômicos nacionais.

Autores como Porter e Van der Linde afirmam que: “desconsiderando-se os benefícios sociais e observando tão somente os custos operacionais que decorrem do processo de regulação ambiental”, inovações tecnológicas podem ser obtidas a partir da adoção de medidas ambientais adequadas, desde que respeitadas as características estruturais de cada segmento.

²⁹ ROMERO, A., SALLES FILHO, S. Dinâmica de inovações sob restrições ambientais. Seminário de Economia do Meio Ambiente do Instituto de Economia da Unicamp. Campinas, 1995. p. 45.

Os autores apresentam como argumento que as inovações adotadas no cumprimento das exigências ambientais mais restritivas podem promover a modificação de perfil das empresas, passando de um modelo de “desperdícios” para um padrão mais eficiente – através do uso máximo de matérias-primas, energia e trabalho –, de modo mais produtivo, promovendo redução de custos e equilibrando os gastos com os investimentos ambientais.

Apontam, ainda, tópicos fundamentais que devem ser observados para se obter inovações de tecnologia através de políticas de controle ambiental:

- a) As políticas públicas devem ser rigorosas e primar pelo cumprimento de metas.
- b) Devem buscar a obtenção de resultados ambientalmente aceitáveis em todo o processo de produção, não apenas no período de descarte final do produto em questão, e não apontar soluções tecnológicas pré-determinadas. Desta forma, consideram, poderá haver o estímulo à criatividade inovativa, de acordo com as características locais.
- c) Paralelamente ao processo de controle ambiental, devem existir políticas de incentivos para os setores, seja redução de encargos ou elevação do mesmo, de acordo com o uso de tecnologias ambientais.
- d) Realizar todo o processo, desde o estágio normativo até a aplicação efetiva de medidas de controle, de forma transparente, estável e buscando avaliar as condições peculiares de cada setor de modo previsível.

A partir destes pontos básicos, acredita-se que o processo gerador de novas tecnologias pode contribuir significativamente para a redução dos custos de adequação, aumento da produtividade e, em alguns casos, assegurar o acesso a mercados mais exigentes em termos ambientais, como o Europeu. Neste sentido, pode-se afirmar que haveria uma vantagem comercial em relação a empresas que não possuem tecnologias semelhantes ou estejam sediadas em países, onde tal controle seja mais permissivo.

No setor industrial de papel e celulose, por exemplo, a troca de cloro no processo de branqueamento da celulose por compostos com menor potencial poluente pode gerar ganhos comerciais médios da ordem de 25%, ao mesmo tempo em que pode reduzir os custos operacionais de empresas que adotarem tal processo. No mercado Europeu, por exemplo, há exigências para a comercialização de papéis fabricados sem a presença de cloro.

Por fim, o aperfeiçoamento ambiental pode representar novas oportunidades econômicas e competitivas. Muito além do que apenas elevação de custos operacionais, a indústria de papel e celulose já visualiza a problemática ambiental como oportunidade mercadológica. Na medida em que associações de consumidores, como o europeu, se fortificam, um novo e importante nicho de mercado é formado, neste caso trata-se do “mercado verde”.

Assim, empresas interessadas em ingressar no concorrido “mercado verde” devem procurar identificar eventuais desperdícios de recursos, se há a possibilidade de agregar valor aos seus produtos através de soluções ambientais e desenvolver uma postura pró ativa³⁰, uma vez que problemas ambientais podem refletir ineficiência empresarial.

Atualmente, o mundo observa uma avalanche de estudos ambientais que alertam a comunidade internacional para a magnitude e importância do problema que possui em suas “mãos”. As estatísticas científicas são agora esmagadoras, a mudança do clima mundial é presente, apresentam riscos globais extremamente graves e exigem, ainda, uma resposta global iminente. Na medida em que eventuais mudanças nos padrões de consumo vigentes apenas terão reflexos consistentes décadas à frente, este cenário de colapso se torna ainda mais real.

Cabe ainda ressaltar que, em termos históricos, a instalação de organismos especializados na fiscalização da poluição industrial e o debate acerca da implementação de normas ambientais ocorreram de modo relativamente tardio³¹, evidenciando que na Agenda Internacional, baseada em questões *high e low public politics*, a problemática ambiental não estava presente como prioridade governamental de diversos países.

O caso brasileiro, ao buscar diversificar sua base industrial através da estratégia de crescimento com ênfase na substituição de importações, privilegiou setores com elevado potencial poluidor, para que se instalassem no país. No entanto, pode-se concluir que embora tal estratégia tenha proporcionado relativa diversificação exportadora, baseada na idéia de que uma economia periférica não deveria ser unicamente dependente de produtos inten-

³⁰ Algumas empresas brasileiras, como a Bahia Sul Celulose, ao invés de obter uma gama enorme de certificações ambientais, dada a inviabilidade burocrática e comercial, promove análises setoriais de mercados preferenciais, identificando quais programas de rotulagem ambiental este público-alvo exige. Por meio de agentes internacionais sediados nestes mercados, há, ainda, o monitoramento de legislações internas que possam afetar a competitividade desta empresas.

³¹ No Brasil, somente nos anos setenta foi criado o primeiro órgão em nível federal para exercer o controle público ambiental. Trata-se da Secretaria Especial de Meio Ambiente - SEMA, em 1973, logo após os emba-

sivos no uso de recursos naturais, o país não conseguiu crescer por meio do investimento na capacidade de gerar e absorver progressos tecnológicos. Pelo contrário, seu crescimento macroeconômico esteve amplamente fundamentado na expansão de indústrias metalúrgicas, químico e petroquímico, isto é, por meio do uso indireto de recursos naturais.

Naquela perspectiva, prevalecia no cenário internacional a idéia de que procedimentos de controle ambiental eram fortes entraves ao desenvolvimento industrial, ignorando-se sua importância no processo de geração de novas tecnologias. Contudo, a partir dos anos noventa surge uma nova abordagem reunindo ganhos ambientais e o aumento da competitividade industrial, ainda em desenvolvimento.

Atualmente, um crescente número de instituições financeiras aconselham clientes a direcionar seus recursos para investimentos mais sustentáveis sob o ponto de vista ambiental, como empresas de combustíveis alternativos. No entanto, apesar da disposição de potências como os EUA para a exploração de novas fontes de combustível, há preocupações ambientais sobre o aumento da produção de combustíveis agrícolas, como etanol, que exigem ainda mais recursos naturais, como água e solo, do planeta e podem encarecer o preço de alguns alimentos básicos.

De acordo com o periódico *The Wall Street Journal* Américas de 30 de janeiro do corrente ano, empresas australianas atuantes no mercado de combustíveis alternativos que estavam em rápido crescimento apresentaram forte queda na bolsa de valores daquele país. Mas mesmo em um cenário obscuro como esse, há investidores sérios que direcionam seus recursos para alternativas que prejudicam menos o meio ambiente, como energia solar, eólica ou opções agrícolas que não requeiram água em excesso nem constituam matéria-prima alimentícia. Na Índia, por exemplo, há plantações de oleaginosas que, como a semente da mamona brasileira, não são comestíveis e podem ser usadas para produção de combustíveis.

tes diplomáticos durante a realização da 1ª Primeira Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente, em 1972.

2.5. – O DESENVOLVIMENTO TECNOLÓGICO

Consumo excessivo de bens, produtos e serviços estão, via de regra, associados aos sentimentos de bem-estar das sociedades ocidentais contemporâneas mundo afora. A aquisição de novos lançamentos, televisores mais modernos, automóveis “inteligentes” do século XXI, aparelhos de telefonia móvel que agregam funções diversas, computadores de última geração e os demais equipamentos e utensílios modernos evidenciam este cenário, onde algumas pessoas adquirem produtos completamente desnecessários, desde que em harmonia com os princípios éticos de sustentabilidade.

Nesta perspectiva, de acordo com Bianchi³², uma postura preventiva em relação aos problemas relacionados ao desequilíbrio ambiental deve ser adotada, sempre resguardando as necessidades ambientais das futuras gerações. Assim, uma vez que os recursos naturais são passíveis de escassez ou encontram-se indisponíveis devido à poluição, deverá existir um limite para o desenvolvimento.

Pode-se afirmar que o surgimento do mercado verde muito contribuiu para reduzir as fortes agressões ao meio ambiente. No entanto, o consumismo verde, isoladamente, pode não ser suficiente. Os atuais padrões de consumo, e tudo aquilo que se encontra disponível para ser consumido, deverão ser alterados para evitar o esgotamento dos recursos naturais em nível mundial. O consumo em excesso das populações ricas do Norte terá que ser alterado, por exemplo, com impostos sobre a poluição e o consumo. Para tanto, os atuais padrões devem ser substituídos pelo denominado “consumo de qualidade” de modo a acentuar a durabilidade, uma boa concepção de produtos e a satisfazer as necessidades reais dos consumidores. “Serviços de melhor qualidade, como habitações, transportes e serviços sociais ecologicamente mais apropriados melhorariam a qualidade de vida para todos.”

Atualmente, é consenso internacional que o desenvolvimento tecnológico pode produzir externalidades tanto positivas quanto igualmente negativas. O modelo produtivo do pós-guerra, por exemplo, produziu um acúmulo de externalidades negativas, com destaque para os atuais níveis de emissão atmosférica de gases causadores do aquecimento global, como dióxido de carbono (CO₂) emitido por veículos automotores. Portanto, pode-se afir-

³² BIANCHI, Patrícia Nunes Lima. *Meio Ambiente: Certificações Ambientais e Comércio Internacional*. Curitiba: Juruá, 2002.

mar que as externalidades geradas pelo desenvolvimento tecnológico, sejam elas positivas ou negativas, são históricas e se modificam com o passar dos anos.

Relacionar os atuais padrões de consumo ao desenvolvimento tecnológico, e estes à problemática ambiental, pode parecer, em primeira análise, uma tarefa simples. No entanto, trata-se de um complexo ciclo de dependências, pois, ao mesmo tempo em que figura como uma importante ferramenta para o controle e redução da degradação ambiental, o processo de desenvolvimento tecnológico, quando aliado a estratégias mercadológicas, pode ser um acelerador inverso deste mesmo fenômeno, na medida em que pode estimular o consumo excessivo e, por gravidade, crescimento da poluição.

Importante característica do processo de globalização da economia, durante os anos setenta ocorreu o fenômeno da revolução tecnológica nas nações mais desenvolvidas economicamente, cujos efeitos, positivos e negativos, podem ser notados em diversos meios, entre os quais está a preservação ambiental. O progresso de setores como a microeletrônica, a mecânica de precisão, os meios de comunicação de longas distâncias e a informática são alguns exemplos.

Nesta perspectiva, o desenvolvimento tecnológico contribuiu para a definição de novos parâmetros de competitividade entre os países, reduziu virtualmente as distâncias geográficas, aproximou pessoas, motivou grande revolução no mercado de capitais estrangeiros com a expansão de empresas multinacionais e, busca, via de regra, satisfazer as necessidades humanas.

No entanto, apesar de possuir uma faceta extremamente positiva, este progresso tecnológico pode representar, de acordo com autores como Bianchi, riscos à vida e à saúde humanas, à medida que for dirigida seguindo finalidades e interesses específicos, dentre as quais se destaca a destruição da própria vida com a produção de armas químicas, biológicas e nucleares.

2.5.1. – MEIO AMBIENTE E TECNOLOGIA

Conforme visto anteriormente, o processo tecnológico pode basicamente apresentar-se de duas maneiras distintas em relação à temática ambiental. Se por um lado pode reduzir os efeitos do processo de degradação do meio ambiente, com o desenvolvimento de novas

tecnologias com propósitos ambientais sustentáveis³³, por outro pode representar um risco para o meio ambiente, como, por exemplo, acerca dos impactos da biotecnologia agrícola sobre a saúde humana ou ao meio ambiente. Isto é, ao mesmo tempo em que pode contribuir para a degradação do ambiente natural, pode igualmente auxiliar e oferecer recursos eficientes para a conquista da sustentabilidade ecológica.

As sugestões apresentadas por alguns autores caminham em direção a conscientização ética dos agentes econômicos, onde deve-se fortalecer o comprometimento destes com a ética durante processos que envolvem o desenvolvimento de novas tecnologias, de modo a direcioná-los no sentido de assegurar o bem-estar social e o desenvolvimento com sustentabilidade da atual e futuras gerações. Para tanto, a formulação de políticas de Estado possuem um papel fundamental na medida em que devem garantir a segurança da maior parte da população em relação aos riscos impostos por determinados grupos de pessoas, como fruto de pesquisas tecnológicas desprovidas de ética sócio-ambiental.

Ampliando este entendimento, para que o processo tecnológico siga em direção ao que se pretende, ou seja, rumo ao uso de tecnologias mais limpas e ao desenvolvimento sustentável, deve-se considerar igualmente fundamental a participação da opinião pública e da sociedade em geral durante o processo de formulação de políticas ambientais e seus desdobramentos. Como observa Almeida³⁴, durante a escolha de determinada tecnologia, “a seleção, a forma e o ritmo de sua difusão no conjunto da economia dependem do contexto histórico específico. Para que a preocupação ambiental se torne um imperativo, uma restrição direcional ao desenvolvimento tecnológico, o meio social em questão deve ser capaz de imprimir tal direcionamento.”

Devido a importância do tema no cenário mundial, a agenda 21 aborda e ressalta ao longo de seu capítulo *Transferência de Tecnologia Ambientalmente Saudável, Cooperação e Fortalecimento Institucional*, a importância de se reforçar o papel do comércio internacional para a transferência de tecnologias ambientalmente sustentáveis entre os países. Partindo deste princípio, Barbosa afirma que estas tecnologias, em alguns casos, dependem

³³ Nesta perspectiva, destaca-se o projeto brasileiro para produção de combustíveis renováveis, os denominados Biocombustíveis.

³⁴ ALMEIDA, L. T., *Instrumentos de Política Ambiental: debate internacional e questões para o Brasil*. Dissertação (Mestrado Economia), Instituto de Economia. Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 1994. p. 55.

diretamente do comércio internacional visto que “são sistemas totais que incluem conhecimentos técnico-científicos, procedimentos, bens, serviços e equipamentos, assim como procedimentos de organização e manejo”.

Desta forma, há que se ressaltar a importante contribuição do comércio internacional sobre este processo, visto que uma parte significativa dessas tecnologias acessa os países menos desenvolvidos por meio da importação de insumos destinados a compor o processo produtivo de setores internos. Como observa Barbosa, uma vez que algumas dessas técnicas, processos e produtos encontram-se protegidos por direitos de patente ou apresentam elevados custos de produção, a importação transforma-se, muitas vezes, na alternativa mais viável, a curto prazo, para a adoção de processos de produção ambientalmente aceitos.

2.6. – MEDIDAS AMBIENTAIS COM IMPLICAÇÕES SOBRE O COMÉRCIO INTERNACIONAL

Em linhas gerais, os Estados dispõem de uma enorme gama de instrumentos na condução de políticas ambientais. Podem ser classificados inicialmente de dois modos, instrumentos econômicos e instrumentos de regulamentação direta. Para os fins deste estudo, será realizada, ainda, uma abordagem que subdivide cada uma destas classificações em: medidas especificamente dirigidas a *produtos* e medidas aplicadas a *métodos e processos* de produção.

Entre os instrumentos de regulamentação direta, responsáveis pela interferência direta no mercado através de parâmetros e limites que obrigam a adoção de determinadas medidas ambientais ou de padronização, estão:

1. Padrões de desempenho, mecanismo que exige de instalações produtivas a operação em proporções pré-determinadas ou estipula um percentual de emissões por unidade de produção.
2. Padrões de engenharia, ferramenta de regulamentação de tecnologias adequadas aos padrões ambientais pretendidos, como a instalação de filtros catalisadores em chaminés de fábricas e automóveis.
3. Limites quantitativos, instrumento que delimita quotas específicas aos níveis de ruídos ou de emissões de poluentes.
4. Proibições, recurso bastante abrangente que pode restringir desde o uso de determinados insumos até o impedimento de atividades danosas ao meio ambiente.
5. Padrões de qualidade ambiental, mecanismo utilizado para definição de padrões a serem seguidos acerca dos parâmetros de composição material de produtos ou embalagens. Um exemplo ilustrativo é a limitação máxima de mercúrio em pilhas domésticas.
6. Instrumentos de informação obrigatória, recurso que possibilita ao Estado exigir dos produtores o repasse de determinadas informações aos clientes e importadores sobre as características de seus produtos. Neste caso, estão inseridos os rótulos de advertência e instruções sobre os riscos potenciais do produto.

Tais instrumentos são aplicados através de regulamentos técnicos nacionais que, quando implementados, possuem caráter obrigatório tanto para produtos nacionais, como para produtos de origem estrangeira.

Estes mecanismos de regulamentação direta na área ambiental, quando direcionados ao produto em si e não para o processo de produção, compreendem, em linhas gerais, ao estabelecimento de padrões relativos às suas características físicas³⁵.

No comércio internacional cabe aos países a imposição ou não dos modelos internos que julguem necessários ao alcance de seus objetivos de política ambiental. Como forma de refletir as externalidades de consumo, cabe ainda exigir o seu cumprimento por parte de produtos importados, desde que em acordo com as regras do sistema multilateral de comércio.

Neste sentido, os diferentes níveis de exigências entre os países podem criar dificuldades ao acesso de determinados produtos que não estejam de acordo com os requisitos do país importador. Diante disso, há, nas relações entre comércio e meio ambiente, autores que consideram a padronização internacional dos regulamentos técnicos essencial para o bom funcionamento das economias modernas, pois destacam suas vantagens como mecanismo para aumentar a eficiência, por meio da redução dos custos das transações.

Os instrumentos de regulamentação direta voltados para os *métodos e processos* de produção, por sua vez, envolvem a definição de determinadas tecnologias, de modo a limitar os danos ambientais envolvidos durante o ciclo de vida do produto. Pode-se fazer, ainda, uma distinção entre *externalidades de consumo* e *externalidades de produção*.

De acordo com a OCDE (Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico), as *externalidades de consumo* estão relacionadas aos efeitos ambientais, que se revelam após o processo produtivo, ou seja, nos processos de distribuição, comercialização, consumo e no processo de eliminação final. Por outro lado, as *externalidades de produção* dizem respeito às fases iniciais do ciclo de vida do produto, como por exemplo, o período de plantio, criação e/ou abate de animais.³⁶

³⁵ Tais características abrangem os limites para o conteúdo de determinadas substâncias, uso de material reciclado, tipos de embalagem, etc.

³⁶ Disponível em: <www.ocde.org> Acesso em: 13 de maio de 2007.

O entendimento da OCDE considera que as *externalidades de consumo* relacionam-se com as características do produto em si, uma vez que o potencial de degradação ao meio ambiente está intimamente ligado a sua composição, embalagem, etc. O sistema GATT/OMC, por sua vez, denomina que as *externalidades de produção* não estão incorporadas ao produto e nem refletirão nas características finais do mesmo.

Deste modo, as formulações de políticas ambientais internas para métodos e processos de produção vêm sendo largamente adotadas. Pode se afirmar que os impactos mais significativos sobre o meio ambiente estão presentes nas fases iniciais do ciclo de vida de um produto, o que justificaria esse crescimento. No entanto, a aplicação de regulamentos para *processos e métodos de produção* que não afetem o resultado final dos produtos estrangeiros é uma das áreas de maior conflito no debate entre meio ambiente e comércio, principalmente devido a preocupações com a competitividade e ao seu forte caráter protecionista.

Mais que os regulamentos, há vários anos a temática ambiental vem assistindo a um crescimento na utilização de normas técnicas nacionais e regionais³⁷. Abrangendo basicamente os mesmos pontos dos sistemas regulatórios, estas, por sua vez, possuem um caráter voluntário e são, via de regra, definidas pelas indústrias ou entidades de normalização não-governamentais.

Entre os instrumentos econômicos³⁸, que podem ser definidos, em linhas gerais, como ferramentas de intervenção no mercado por meio de incentivos financeiros, estão:

1. Autorizações comercializáveis, instrumento utilizado para permitir aos produtores negociar entre si, através de um conjunto de regras determinadas, descontos fiscais, quotas para utilização de recursos e/ou limites sobre os níveis de poluição.
2. Sistemas de informação, ferramenta que, em síntese, engloba todos os projetos que buscam informar os consumidores sobre o impacto ambiental de diferentes produtos por meio da divulgação dos níveis de poluição, avaliação de impacto ambiental ou sistemas de rotulagem ambiental.

³⁷ Aplicáveis tanto para produtos como para processos de produção, podem, no entanto, apresentar os mesmo efeitos restritivos ao comércio internacional.

³⁸ Via de regra, visam favorecer produtos ou processos produtivos na redução da poluição e exploração de recursos naturais.

3. Subsídios, mecanismo utilizado com o objetivo de incentivar produtores na adaptação a padrões ambientais superiores. Cabe ressaltar que o potencial de impacto sobre o comércio que este instrumento econômico possui pode ser ampliado de forma significativa, quando aplicados com objetivos de elevar a competitividade das exportações ou, ainda, da produção doméstica em relação ao produto de origem estrangeira.
4. Impostos e taxas:
 - a) Impostos sobre emissões de poluentes do ar, águas, solo e geração de ruídos. É um instrumento econômico bastante utilizado para o controle de poluição sobre o tratamento do lixo e o curso das águas. Contudo, como não são aplicados sobre o processo de produção, pode-se afirmar que não causam impactos significativos no comércio.
 - b) Impostos sobre produtos que possuam por si só caráter poluente ou de alguma forma causem danos ambientais em razão de sua composição, desde a presença de metais pesados até químicos tóxicos.
 - c) Imposto sobre extração de recursos naturais.
 - d) Sistemas de reembolso se aplicam quando há a negociação de produtos com potencial danoso ao meio ambiente, reembolsados, quando a embalagem ou item em questão é retirado. Serve como meio estimulador da reciclagem. Seus impactos sobre o comércio podem, ainda, ser ampliados em transportes de longas distâncias ou, se o produto importado necessitar de um tipo especial de embalagem.
 - e) Taxas administrativas são utilizadas principalmente para o custeio dos serviços públicos. Quando aplicadas de modo elevado, em relação ao preço do produto, podem gerar perdas comerciais.
5. Convênios voluntários, em linhas gerais, correspondem a procedimentos firmados entre setores empresariais e o governo com o objetivo de reduzir ou eliminar o uso de substâncias ou produtos. São utilizados como forma de contornar procedimentos legais extensos, mas podem, também, apresentar fortes traços protecionistas.

De acordo com Côrrea³⁹, os instrumentos econômicos expressam, em geral, efeitos comerciais mais previsíveis e uniformes, quando comparados aos instrumentos de regulamentação, uma vez que afetam o preço diretamente. Há, contudo, bastantes conflitos teóricos entre a ação eficaz de instrumentos econômicos e dos mecanismos de regulamentação direta.

De um lado, argumentos em favor da aplicação de instrumentos regulatórios técnicos sobre *produtos e processos de produção*, como mecanismo de controle ambiental.

Em sentido oposto, argumentos em favor da utilização de instrumentos econômicos defendem que os efeitos de ferramentas regulatórias sobre o *processo de produção* causam elevados prejuízos econômicos e são comparáveis aos efeitos dos impostos sobre a poluição.

³⁹ CORREA, Leonilda Beatriz Campos Gonçalves Alves. Comércio e Meio Ambiente: *Atuação Diplomática Brasileira em Relação ao Selo Verde*. Brasília: Instituto Rio Branco; Fundação Alexandre Gusmão; Centro de Estudos Estratégicos, 1998.

3. – LIBERALIZAÇÃO DO COMÉRCIO INTERNACIONAL

Neste capítulo, buscar-se-á descrever o desenvolvimento do processo de liberalização do comércio internacional ao longo das últimas décadas, ao mesmo tempo em que se buscará posicionar o leitor acerca das características principais deste processo. Para tanto, será realizada breve descrição sobre: a) sua evolução histórica; b) as rodadas de negociação ocorridas ainda no seio do antigo Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio – GATT (1947), que visavam, em linhas gerais, a redução das barreiras tarifárias que incidiam sobre as trocas internacionais de comércio; c) o comportamento da Organização Mundial do Comércio no tratamento de questões comerciais geradoras de efeitos sobre a temática ambiental e vice-versa; d) a existência de características e funcionamento de um comitê específico para o tratamento de questões ambientais no seio da OMC; e, por fim; e) acerca do Acordo sobre Barreiras Técnicas ao Comércio da OMC e sua relação com temas ambientais.

Até meados do século XVIII, o molde econômico predominante no mundo ocidental era o mercantilismo. Considerado em seu tempo um marco das idéias modernas, o mercantilismo surgiu inicialmente na Europa Ocidental, como parte de uma revolução cultural que defendia o fortalecimento do poder do Estado, através da unificação administrativa, jurídica e econômica nacionais. Em linhas gerais, este modelo defendia que uma balança comercial superavitária deveria ser perseguida a todo custo⁴⁰, sob pena de impossibilitar a acumulação de metais preciosos, já que não haveria geração de divisas com as exportações e a nação poderia sofrer importantes prejuízos econômicos.

Neste sentido, pode-se afirmar que as exportações eram privilegiadas em relação às importações, uma vez que estimulavam setores industriais e tornavam possível o “enriquecimento” nacional, por meio da aquisição de metais valiosos.

Este modelo foi sucedido no séc. XIX pelas idéias liberais de autores clássicos como David Hume⁴¹, que contribuiu para a ruptura da teoria mercantil, Adam Smith, através de seus argumentos sobre a teoria das vantagens absolutas que, em síntese, argumentava que as trocas de comércio poderiam gerar, em teoria, benefícios para todos, e, David Ricar-

⁴⁰ De acordo com aquele modelo econômico, produtos que não fossem suficientemente abundantes a ponto de serem exportados deveriam ser “protegidos” através da aplicação de tarifas sobre produtos similares de origem estrangeira.

do com a teoria das vantagens comparativas. Apesar de quase dois séculos de debates científicos e acadêmicos, as teorias liberais destes autores continuam a exercer influência em economistas contemporâneos, que defendem o livre comércio como o instrumento econômico mais adequado para a geração de riquezas.

Após o fim da Segunda Guerra Mundial, o cenário internacional passou por transformações importantes. Diante da Grande Depressão, na década de 1930, e das duas Guerras Mundiais, o ciclo de prosperidade do comércio internacional foi interrompido. Como observa Falcão⁴²:

As lições do período entre - guerras (1919-1939) viriam a definir a nova ordem. O fracasso da Sociedade das Nações que, aliado ao recrudescimento do protecionismo comercial e à depressão econômica dos anos trinta, influenciariam as ações tomadas após 1945. Os Estados Unidos, como potência vencedora do conflito, propunham o tripé do desenvolvimento global baseado em três frentes: a liberalização do comércio mundial, a estabilidade monetária internacional e a paz duradoura por meio da criação de organismos internacionais. [...] Como consequência dessa nova ordem, a globo se transformou em um espaço comercial único com base na cláusula da nação mais favorecida e do tratamento nacional, os pilares do multilateralismo comercial.

Assim, esse movimento de instabilidade nas políticas globais, iniciado a partir de 1913 até a década de 1940, resultou no dismantelamento das bases e condições necessárias para a estabilidade monetária e a prosperidade econômica, construídas em décadas anteriores.

Foi então que, diante do aumento do protecionismo comercial e de um cenário de incertezas políticas e econômicas, deu-se a reunião de Bretton Woods, em 1944, que resultou, entre outros fatores, na criação do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio – GATT (1944-1994). Após o estabelecimento do GATT o comércio internacional, que vinha se desenvolvendo por meio de um sistema de regras e acordos bilaterais, passou a ser realizado por meio de acordos firmados em âmbito multilateral.

Como observou Falcão, o sistema GATT e, posteriormente, o sistema da OMC, foram baseados em dois princípios fundamentais: primeiro, a cláusula de nação mais favorecida, que determina que qualquer concessão feita a um parceiro comercial deve ser estendi-

⁴¹ David Hume demonstrou, teoricamente, que transações comerciais não produziriam necessariamente um “jogo de soma zero”, mas um conjunto positivo do qual todos os países poderiam usufruir.

da a todos os países signatários do GATT/OMC. Segundo este princípio, produtos similares importados de outros países devem receber tratamento sem distinção quanto à origem. E, segundo, o princípio do tratamento nacional, que estabeleceu que mercadorias importadas devem receber o mesmo tratamento dispensado a bens similares de fabricação nacional. Tais princípios são desdobramentos que visaram a não discriminação de mercadorias de origem estrangeira no âmbito interno das partes contratantes.

De fato, o comércio internacional é um componente econômico indispensável capaz de promover o desenvolvimento da economia nacional, quando associado à políticas públicas adequadas. Como observa Araújo⁴³, “sem comércio” os países do terceiro mundo “não podem se desenvolver, e, a menos que estes países se desenvolvam economicamente eles podem proteger o meio ambiente, promover recuperação ambiental e fazer uso eficiente de seus recursos naturais.”

No entanto, o ideal de auto-regulação⁴⁴ do mercado capitalista não acontece em realidade, e mesmo tendo grande abrangência, na prática, a aplicação dos conceitos liberais encontrou grandes dificuldades. Desta forma, pode-se concluir que o processo de liberalização comercial foi idealizado a partir de um cenário sob condições de perfeita concorrência e informação disponível a qualquer tempo, desconsiderando a existência de práticas econômicas desleais, como a formação de monopólios, cartéis, oligopólios, práticas de dumping e barreiras arbitrárias ao comércio, que existem no cenário econômico há várias décadas.

⁴² FALCÃO, Maurin Almeida. *Livre comércio: que contexto político?*. Número 02 v.2 Revista do Programa de Mestrado em Direito do UniCeub. Brasília: jul./dez. 2005. p. 03.

⁴³ ARAUJO, Giselle Ferreira de. *Política ambiental e o comércio internacional: principais aspectos*. Disponível em: www.giselleferreiradearaujo.com. Acesso em 22 de junho de 2007.

⁴⁴ Em síntese, a teoria liberal argumenta que a intervenção estatal na economia deve ser mínima e reduzida, pois, na medida em que os países fossem comercializando os produtos em que fossem especializados ou que possuíssem em abundância, a “mão invisível” das forças do mercado iria orientar cada país ou membro do comércio internacional na ocupação de seus respectivos espaços na economia mundial, gerando benefícios para todas as partes envolvidas.

3.1. – O SISTEMA GATT (Rodadas de Negociação):

No âmbito do Acordo Geral - GATT, o sistema que promoveu a liberalização do comércio internacional foi baseado em um total de oito rodadas de negociações multilaterais, conforme demonstrado na Tabela II, finalizando com a Rodada Uruguai, que foi a rodada mais abrangente no âmbito do sistema multilateral de comércio e resultou na criação da OMC, em 1995.

TABELA II

RODADAS DE NEGOCIAÇÃO NO ÂMBITO DO GATT		
Rodada	Ano	Signatários
Genebra	1947	23 países
Annecy	1949	13 países
Torquay	1951	38 países
Genebra	1956	26 países
Dillon	1960 – 1961	26 países
Kennedy	1964 – 1967	62 países
Tóquio	1973 – 1979	102 países
Uruguai	1986 – 1994	123 países

Fonte: WTO, 2006. Disponível em: wto.org

A partir dos dados da Tabela II, o sucesso comercial das rodadas de negociação do GATT pode ser notado ao se fazer uma comparação entre a quantidade de países signatários durante a Rodada Genebra, rodada de número um, e a Rodada Uruguai, conquistando ao longo de cinco décadas 100 novos signatários. De acordo com Thorstensen, nesse mesmo período, a aplicação de tarifas sobre bens e mercadorias teve uma redução média de aproximadamente 35%.

Cabe ressaltar que entre os principais resultados da Rodada Uruguai está a criação do sistema OMC, em 1995. Após essa rodada, as questões ambientais relacionadas ao comércio foram inseridas no âmbito da nova Organização, constando no preâmbulo e em alguns artigos do Acordo Constitutivo, referências à importância do desenvolvimento sustentável e a preservação do meio ambiente:

As Partes do presente Acordo, reconhecendo que as suas relações na esfera da atividade comercial e econômica devem objetivar a elevação dos níveis de vida, o pleno emprego e um volume considerável e em constante elevação de receitas e demanda efetiva, o aumento da produção e do comércio de bens e de serviços, permitindo ao mesmo tempo a utilização ótima dos recursos mundiais em conformidade com o objetivo de um desenvolvimento sustentável e buscando proteger e preservar o meio ambiente e incrementar os meios de fazê-lo, de maneira compatível com suas respectivas necessidades e interesses segundo os diferentes níveis de desenvolvimento econômico, [...].”⁴⁵

Nessa mesma rodada, foi criado o Comitê sobre Comércio e Meio Ambiente da OMC e estabelecidos os “termos de referência” que estruturam o seu funcionamento.

Assim, abordar questões relativas aos desdobramentos do processo de liberalização do comércio internacional, sejam eles positivos ou negativos, pode parecer, em uma primeira análise, uma tarefa simples, uma vez que consiste basicamente em observar os efeitos deste processo em uma determinada área. Contudo, trata-se de um arranjo complexo, ainda em desenvolvimento, cujos efeitos são bastante heterogêneos e contam com diversas variáveis.

No tópico seguinte, serão tratados alguns dos efeitos ambientais ligados ao processo de liberalização do comércio internacional.

3.1.2 – EFEITOS AMBIENTAIS PÓS - LIBERALIZAÇÃO COMERCIAL VIA GATT:

Em linhas gerais, merecem destaque entre os efeitos “negativos” da liberalização do comércio: a elevação dos níveis de degradação ambiental, como consequência do aumento do consumo e, por gravidade, do uso mais intensivo de recursos naturais; a destruição do ambiente através da poluição gerada durante o processo de produção e distribuição das mercadorias, uma vez que o crescimento dos fluxos de comércio também aumenta a de-

manda por transporte de produtos; e, de maneira geral, o surgimento de “ilhas” de desemprego, devido ao fechamento de empresas que não conseguem se manter competitivas em relação às empresas estrangeiras, por exemplo.

Sobre a conservação do meio ambiente, há correntes de pensamento que, movidas pelo ideal de desenvolvimento sustentável, defendem a idéia de harmonização entre liberalização do comércio e a preservação ambiental. Todavia, há também uma vertente contrária a estes ideais, argumentando ser este um discurso insustentável sob o ponto de vista ecológico, pois, o mundo seria “financeiramente total, economicamente globalizado e ecologicamente letal”. Isto é, ao passo que o lucro se tornou o critério mais importante das relações econômicas internacionais, os problemas ambientais globais se tornaram conseqüências de ações pretéritas que ignoravam a raiz dos problemas⁴⁶.

⁴⁵ Disponível em: <www.wot.org>. Acesso em: agosto de 2007.

⁴⁶ CAUBET, Christian Guy. *A irresistível ascensão do comércio internacional: o meio ambiente fora da lei?* Número 15. Revista Diálogo Jurídico. Salvador: jan./fev./mar. 2007.

3.2. – A ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO COMÉRCIO E A PROTEÇÃO DO MEIO AMBIENTE

Como analisado anteriormente, a criação de um fórum internacional como o GATT, em 1944, contribuiu significativamente para o crescimento do comércio mundial, que ganhou força e novos atores, a cada rodada de negociações. Na medida em que ocorriam algumas revisões, um número maior de barreiras comerciais era derrubado e ao texto original da organização era incorporado um número cada vez maior de assuntos.

Assim, apesar de não haver previsão expressa sobre questões ambientais específicas, o tema ambiental foi gradualmente conquistando espaço nas relações internacionais e, conseqüentemente, no âmbito do GATT.

O tratamento de questões relativas ao meio ambiente e ideais de desenvolvimento sustentável, ao contrário do que ocorria no antigo sistema GATT, estão presentes no preâmbulo do Acordo Geral da Organização Mundial do Comércio e concentrados principalmente no artigo XX do Acordo constitutivo, assinado em 1994.

No parágrafo primeiro do Acordo, por exemplo, há preocupações com o meio ambiente e o desenvolvimento sustentável:

“Reconhecendo que as suas relações no domínio comercial e econômico deveriam ser orientadas tendo em vista a melhoria dos níveis de vida, a realização do pleno emprego e um aumento acentuado e constante dos rendimentos reais e da procura efetiva, bem como o desenvolvimento da produção e do comércio de mercadorias e serviços, permitindo simultaneamente otimizar a utilização dos recursos mundiais em consonância com o objetivo de um desenvolvimento sustentável que procure proteger e preservar o ambiente e aperfeiçoar os meios para atingir esses objetivos de um modo compatível com as respectivas necessidades e preocupações em diferentes níveis de desenvolvimento econômico.”⁴⁷

O artigo XX é a base das chamadas exceções ao livre comércio internacional baseadas em argumentos de preservação do meio ambiente, a saber:

“Exceções gerais. Sob reserva que estas medidas não sejam aplicadas de modo a constituírem seja um meio de discriminação arbitrário ou injustificável entre países onde as mesmas condições existem, seja uma restrição disfarçada ao comércio internacional, nenhum ponto do presente Acordo será interpretado como impedindo a adoção ou aplicação por qualquer parte contratante das medidas [...] (b) necessárias à proteção da saúde e da vida das pessoas e dos animais ou à preservação dos vegetais [...] (g) relacionando-se à conservação dos recursos naturais

⁴⁷ Disponível em: <www.wot.org>. Acesso em: agosto de 2007.

esgotáveis, se tais medidas são aplicadas conjuntamente com as restrições à produção ou consumo nacional;”⁴⁸

Assim, nota-se que preocupações com o meio ambiente estão presentes no âmbito de uma das mais importantes organizações multilaterais, onde a grande maioria das normas e regras que regulam o comércio internacional são elaboradas.

É importante ressaltar o avanço institucional que o debate “comércio e meio ambiente” recebeu após a criação da OMC, pois, na medida em que restrições ao comércio internacional podem ser impostas para a “proteção da saúde”, “da vida das pessoas”, “dos animais”, “dos vegetais”, bem como para a preservação de “recursos naturais esgotáveis”, alíneas *b* e *g*, o meio ambiente passa a ser visto como uma exceção ao livre comércio e assim é submetido a um tratamento diferenciado.

No entanto, há autores que ressaltam a importância de se realizar uma análise mais profunda, uma vez que há no texto expressões bastante subjetivas e que podem deixar margem para interpretações variadas, dificultando, muitas vezes, a efetiva aplicação destas normas com objetivos de preservação ambiental.

De acordo com o artigo XX e alíneas *b* e *g*, a medida de restrição não deverá ser: “*meio de discriminação arbitrária ou injustificável*”, uma “*restrição disfarçada ao comércio internacional*”; as medidas de proteção da saúde e da vida dos seres vivos deverão ser “*necessárias*”, e a proteção dos recursos naturais esgotáveis somente terá validade se aplicada conjuntamente com restrições nacionais.

De fato existem tais expressões imprecisas e estas não podem ser ignoradas, mas há que se ressaltar que o Órgão de Solução de Controvérsias da OMC tem contribuído significativamente para que seja consolidada uma interpretação coerente sobre o tema ambiental no âmbito da organização⁴⁹.

Sobre essa questão, serão expostas algumas considerações sobre o Artigo XX e as alíneas específicas, bem como dois exemplos de sua aplicação em casos que envolveram o tema “comércio e meio ambiente” na OMC.

⁴⁸ Disponível em: <www.wot.org>. Acesso em: agosto de 2007.

⁴⁹ VARELLA, Marcelo Dias. *Direito Internacional Econômico Ambiental*. Belo Horizonte: Del Rey, 2004. p. 254.

Acerca do § 1º A alínea XX b) “*necessárias à proteção da saúde e da vida das pessoas e dos animais ou à preservação dos vegetais*”, o artigo exige, de acordo com o entendimento do OSC, duas interpretações. Primeiro, o país deve provar que as medidas a serem aplicadas buscam proteger a saúde, à vida humana ou animal, ou preservar os vegetais. Segundo, deve demonstrar que são “necessárias” para essa proteção, por exemplo, demonstrando a relação causa-efeito entre a restrição a ser adotada e o efeito prático desejado.

Sobre o § 2º A alínea XX g), “*relacionando-se a conservação dos recursos naturais esgotáveis, se tais medidas são aplicadas conjuntamente com as restrições à produção ou ao consumo nacional*”. Há, como visto, expressões genéricas que permitem interpretações diferentes. A expressão “esgotáveis” foi objeto de discussões no âmbito do Órgão de Apelações da organização no caso *camarões (proibição da importação de certos camarões e produtos a base de camarão)*, envolvendo os EUA contra Índia, Paquistão, Tailândia e Malásia, onde esses países em desenvolvimento defendiam que os únicos recursos esgotáveis eram os “não-vivos”. O argumento apresentado baseou-se no fato de que os organismos vivos poderiam se reproduzir e, com isso, não seriam esgotáveis. Não aceitando a argumentação, apesar de considerar uma medida importante para a conservação de tartarugas durante a pesca de camarões, o órgão decidiu:

“nós não estamos convencidos com estes argumentos. Se considerarmos seu texto, o artigo XX g) não se limita à conservação dos recursos naturais ‘não-vivos’. O principal argumento das partes autoras fundamenta-se na idéia de que os recursos naturais ‘biológicos’ são ‘renováveis’ e não podem portanto ser recursos naturais ‘esgotáveis’. Nós não acreditamos que os recursos naturais ‘esgotáveis’ e ‘renováveis’ se excluam mutuamente. A biologia moderna nos ensina que as espécies vivas, ainda que sejam em principio capazes de se reproduzir e portanto ‘renováveis’, podem, em certas circunstâncias, se tornar raras, se esgotar ou desaparecer, ainda que frequentemente isso aconteça em decorrência de atividades humanas. Os recursos biológicos são, assim, tão ‘limitados’ quanto o petróleo, o minério de ferro e todos os outros recursos não-biológicos.”⁵⁰

Ou seja, as tartarugas foram consideradas um recurso “esgotável”. No entanto, o órgão de Apelações decidiu que haviam alguns problemas, pois discordou do modo utilizado pelos EUA, cuja medida foi imposta de forma “discriminatória” aos países em desenvolvimento, uma vez que não negociaram com estes países uma solução concreta para a conservação do meio ambiente, nem um projeto de cooperação que criasse os meios adequados

⁵⁰ Disponível em: <www.wot.org>. Acesso em: agosto de 2007.

para a preservação das tartarugas. Assim, de acordo com o entendimento da OMC, se tratou de uma restrição injustificada ao comércio internacional.

Acerca do caput do artigo XX, “*exceções gerais*”, igualmente há expressões amplas. De acordo com o Órgão de Apelações, as exceções ao livre comércio são autorizadas e, em seguida, é feita a verificação, se o País utiliza essas exceções ao livre comércio na busca dos objetivos previstos no Artigo XX, ou como “*um meio de discriminação arbitrário ou injustificável*”, isto é, uma barreira comercial camuflada.

“Exceções gerais. Sob reserva que estas medidas não sejam aplicadas de modo a constituírem seja um meio de discriminação arbitrário ou injustificável entre países onde as mesmas condições existem, seja uma restrição disfarçada ao comércio internacional, nenhum ponto do presente Acordo será interpretado como impedindo a adoção ou aplicação por qualquer parte contratante das medidas [...]”⁵¹

Outro ponto igualmente importante é saber se existem “as mesmas condições”, para que a exceção seja concedida pelo órgão. Por exemplo, o caso dos *combustíveis* entre Estados Unidos contra Brasil e Venezuela, onde uma lei interna dos EUA, que obrigava as indústrias nacionais a reduzirem o nível de poluição gerada pela gasolina, era aplicada igualmente à indústrias estrangeiras. No entanto, como havia na legislação diferenças nos níveis de redução exigidos para indústrias sediadas em determinados estados ou cidades americanas, o Órgão de Apelações, apesar de considerar uma “medida justificável” sob o ponto de vista ambiental, considerou a medida discriminatória, pois os EUA não concederam, em síntese, uma “solução negociada”, “escolhas equivalentes” ou “iniciativas que permitissem às indústrias do país em desenvolvimento se adaptar às novas regras ambientais.”

Como observa Varella, a verificação de barreiras camufladas ao comércio internacional, muitas vezes, se dá através da análise de como esta medida é aplicada, e não apenas analisando a medida em si.

De acordo com as regras da OMC, para que a aplicação de uma exceção ao livre comércio seja considerada lícita, por exemplo sob argumentos ambientais, deve existir, entre outros fatores, a negociação entre as partes envolvidas, deve haver iniciativas concretas de negociações bilaterais e respeito aos objetivos gerais e específicos da organização, dentre os quais se destaca o desenvolvimento sustentável.

⁵¹ Disponível em: <www.wot.org>. Acesso em: agosto de 2007.

Assim, de acordo com alguns autores, a interpretação realizada pelo Órgão de Apelações da OMC sobre o artigo XX do Acordo geral contribui positivamente para o tratamento de questões ambientais. Nessas decisões, o órgão agiu de forma coerente, seguindo uma visão de longo prazo. No caso dos *combustíveis* a medida, apesar de ser “justificável”, foi considerada discriminatória, porque visava proteger as indústrias nacionais. No caso *camarões-tartarugas*, a medida foi considerada importante para o meio ambiente, mas o modo utilizado foi considerado “discriminatório”, por falta de ações concretas que buscassem sanar os problemas ambientais do caso específico.

De acordo com esses autores, há uma hierarquia positiva no sentido proteger a natureza, considerando, ao mesmo tempo, promover a cooperação internacional e as necessidades de desenvolvimento sustentável. Dessa forma, apesar de decidir que as medidas ambientais não eram justificadas pelo artigo XX nos casos acima, há que se ressaltar os efeitos positivos dessas decisões, bem como a contribuição da OMC para a redução da pobreza, que também é geradora de impactos sobre a natureza.

Assim, questões ambientais que chegam a prever o uso de princípios e normas ambientais estão presentes no âmbito dos acordos da OMC. Dessa forma, acredita-se que esteja sendo realizada a conciliação entre o livre comércio e o respeito e preservação do meio ambiente.

De fato, o tratamento de questões ambientais no sistema multilateral de comércio foi mais presente no âmbito da OMC, que previu expressamente em seu acordo constitutivo exceções ao livre comércio sob argumentos de proteção ambiental, do que nos textos anteriores do GATT, cujo conteúdo não fazia qualquer previsão nesse sentido.

No entanto, há que se ressaltar que existem situações onde as regras de comércio da OMC encontram-se em sentido oposto com determinados acordos internacionais que tratam da preservação ambiental. E, como observa Varella⁵², em caso de conflito direto, “o direito econômico prepondera e anula o valor das normas ambientais”, e o contrário somente ocorreria se “a OMC considerar que o direito ambiental é um direito de aplicação preferencial em casos ambientais”.

⁵² VARELLA, Marcelo Dias, *Direito Internacional Econômico Ambiental*. Belo Horizonte: Del Rey, 2004. p. 255.

Desta forma, torna-se necessário e imperativo a adoção de efetivas políticas públicas, associadas à mobilização da opinião pública em âmbito global, do cidadão comum e organizado, que integrem os objetivos de comércio e meio ambiente, de modo a garantir os propósitos comerciais sem que isso implique em prejuízos ao meio ambiente e, por gravidade, em prejuízos à manutenção da própria vida.

3.2.1 – O COMITÊ SOBRE COMÉRCIO E AMBIENTE – CTE/WTO

Tendo como referência o princípio de que os desdobramentos de danos ambientais são imprevisíveis e não respeitam os limites territoriais nacionais geograficamente estabelecidos, a problemática ambiental deve ser abordada sob a perspectiva global, como um tema de interesse mundial.

Contudo, inicialmente alguns pontos interessantes merecem ser ressaltados sobre a OMC. Apresentando-se como fórum internacional para a negociação de temas entre seus países-membros, o sistema GATT/OMC exerce a função de “supervisor” dos acordos firmados em seu âmbito e tem como objetivo principal promover o livre comércio de mercadorias e serviços, como forma de se atingir o desenvolvimento econômico nacional. De acordo com Thorstensen, atualmente, os principais atores dentro desse sistema são Comunidade Européia, Japão, EUA e Austrália pelos países desenvolvidos, e a Índia e o Brasil representando os países em vias de desenvolvimento.

Nesta perspectiva, o Comitê foi criado em 1995 para funcionar como o sucessor do Grupo de Trabalho em Medidas Ambientais e Comércio Internacional do GATT⁵³. Seu objetivo consiste, em linhas gerais, em identificar a relação entre questões de comércio internacional e meio ambiente, com vistas a promover o desenvolvimento com sustentabilidade, através de sugestões oportunas ou mudanças nos acordos multilaterais.

Em termos estruturais, seu trabalho se dá por meio de reuniões abertas para todos os membros da organização e para representantes de governos ou de blocos de países convidados, como do Mercosul ou Comunidade Européia. Possui, ainda, como referência o pró-

⁵³ Apesar de ser estabelecido em 1971, o EMIT - *Working Group on Environmental Measures and International Trade*, somente funcionou pela primeira vez em 1991, quando os efeitos de medidas ambientais sobre o comércio internacional começaram a ser notados.

prio preâmbulo do acordo constitutivo da OMC, determinando aos membros da organização que os objetivos de comércio e desenvolvimento econômico devem ser pautados, com vistas a garantir a melhoria dos padrões de vida, assegurando o uso ótimo dos recursos naturais em harmonia com os objetivos de desenvolvimento sustentável⁵⁴.

No entanto, apesar de perseguir a conciliação entre políticas de livre comércio e meio ambiente, os trabalhos do Comitê estão, ainda, fundamentados em alguns pontos: a natureza de sua própria existência, isto é, em matérias de cunho ambiental seu papel consiste em analisar questões levantadas, quando medidas ambientais geram importantes impactos sobre o comércio; não há interesse em analisar os níveis de degradação ambiental, os problemas ambientais atualmente existentes, bem como aumentar os índices de proteção ambiental nos Países-Membros da organização; e, por gravidade, após a identificação dos “*problemas*” as sugestões e mudanças propostas serão baseadas nos princípios da OMC⁵⁵.

Desta forma, o primeiro encontro formal do Comitê ocorreu em 1995, e resultou em um relatório, apresentado no ano seguinte, contendo, entre outros, os seguintes pontos e temas abordados:

- a) O sistema de comércio e a proteção do ambiente. Neste tópico inicial, o comitê buscou identificar medidas e políticas ambientais importantes sob o ponto de vista comercial. Debate freqüente no plano do comitê, ocorreu em referência às influências que subsídios destinados ao comércio poderiam ter sobre as políticas de meio ambiente.
- b) Regras do comércio internacional, acordos ambientais e painéis da OMC. Neste ponto, o comitê analisou a possibilidade de harmonização entre as medidas comerciais existentes nos Acordos Multilaterais Ambientais - MEAs e as regras da organização, concluindo, de forma genérica, que em casos de disputas no âmbito da OMC devem prevalecer os princípios dos acordos mais específicos.
- c) O processo de liberalização do comércio e do meio ambiente. Objetivou avaliar os resultados de medidas ambientais sobre o mercado, principalmente em

⁵⁴ Entre os objetivos do conceito de Desenvolvimento Sustentável, merecem destaque a proteção e preservação ambiental, reforçando os meios capazes de fazê-lo de acordo com os diferentes níveis de desenvolvimento econômico existentes.

⁵⁵ A OMC não é uma agência ambiental, mas um foro internacional para promoção do comércio internacional.

relação aos países em vias de desenvolvimento, e analisar, de forma genérica, os possíveis benefícios ambientais que a retirada de barreiras ao comércio poderia proporcionar (transferência de tecnologias menos poluentes, otimização no uso de recursos naturais, desenvolvimento do parque industrial, entre outros).

d) Propriedade Intelectual. Foram abordados pontos diversos sobre o tema, com destaque acerca das patentes, enquanto entrave para a transferência de tecnologias entre países, principalmente as ambientais.

e) Serviços. Basicamente, o comitê examinou a relação entre meio ambiente e serviços.

f) Proibição de determinados produtos domésticos. Recomendação feita pelo comitê com vistas a coibir a exportação de alguns produtos domésticos perigosos à saúde humana.

Como resultado deste primeiro encontro, o Comitê compreendeu que restrições ao comércio internacional com objetivos de proteção ambiental não eram práticas aceitáveis a serem impostas por seus membros, dado o seu forte caráter protecionista e a sua baixa eficiência para fins de preservação ambiental, e decidiu que os membros da organização mundial deveriam buscar alternativas para ações unilaterais, prática relativamente frequente naquele período.

Já em 2001, durante a Conferência Ministerial de Doha, os trabalhos do Comitê foram modificados e direcionados a três pontos principais, a relação entre o Acordo sobre Aspectos dos Direitos de Propriedade Intelectual Relacionados ao Comércio – TRIPS e o meio ambiente, os impactos de medidas ambientais sobre o mercado e, por último, acerca dos programas ambientais de rotulagem. Dois anos mais tarde, em 2003, durante a V Conferência Ministerial de Cancun, grandes forças foram mobilizadas na tentativa de incluir os Acordos Multilaterais Ambientais nas negociações multilaterais de comércio.

Assim, enquanto tema que provoca grandes discussões em âmbito internacional, a relação entre meio ambiente e comércio internacional no plano do Comitê sobre Comércio e Meio Ambiente da OMC não poderia ser diferente. Apesar de existir consenso entre os países-membros acerca da importância dos trabalhos realizados no âmbito do CTE, há

grandes conflitos de interpretação e visões distintas sobre as negociações de temas ambientais no âmbito da OMC.

De um lado, diversos países desenvolvidos buscam resguardar que questões ambientais sejam incorporadas a competência da OMC, defendendo o tratamento de questões que afetem as relações de comércio exterior. De acordo com esses países, após identificar e debater questões ambientais relacionadas ao comércio, o CTE deveria, também, fazer a distribuição dos temas aos outros grupos de negociação relevantes, aos órgãos internos com competência específica, como, por exemplo, o Comitê sobre TBT, o Comitê de SPS e o Comitê de Comércio e Desenvolvimento. O argumento apresentado por esse grupo de países sustenta que, desta forma, os trabalhos e temas ambientais que atualmente são realizados “morosamente” no âmbito do CTE, seriam agilizados no âmbito dos órgãos específicos.

Em sentido oposto, alguns países em vias de desenvolvimento argumentam que o tema ambiental deveria ser tratado em instituições específicas, fora do âmbito da organização mundial, uma vez que a OMC não teria competência específica para o adequado tratamento de problemas ambientais. Apontam ainda que acerca da proposta de distribuição dos temas por órgãos específicos iria contra o mandato que estabeleceu o CTE, durante a Rodada Uruguai. De acordo com o grupo de países em desenvolvimento, visto que o mandato do CTE estabelece que compete a esse Comitê:

“identificar a relação entre medidas comerciais e medidas ambientais para promover o desenvolvimento sustentável; fazer recomendações quando algumas modificações nas regras do sistema multilateral de comércio se façam necessárias, desde que compatíveis com a natureza aberta, equitativa e não discriminatória desse sistema; e, reportar as recomendações, mediante consenso, diretamente a Conferência Ministerial da OMC.”⁵⁶

A distribuição de questões ambientais entre os diferentes órgãos específicos consistiria, em linhas gerais, no rebaixamento do CTE na estrutura hierárquica da organização, implicando em “sérios desequilíbrios de poder de barganha no processo de negociação.” De acordo com estes países, além de não possuírem, via de regra, capacidade técnica especializada capaz de acompanhar temas ambientais em vários órgãos internos da OMC manter as discussões sobre comércio e meio ambiente no âmbito do CTE permite que o debate seja realizado seguindo uma “análise integrada que o tema requer”.

⁵⁶ Disponível em: <www.wot.org>. Acesso em: agosto de 2007.

Como visto, o tratamento da temática comércio e meio ambiente no plano do Comitê de Comércio e Meio Ambiente é de extrema complexidade, apresenta desdobramentos bastante imprevisíveis e possui vertentes de pensamento que podem se posicionar em sentidos opostos, embora não sejam necessariamente antagônicas, com destaque para pressões exercidas por grupos políticos, ambientalistas, setores econômicos nacionais e transnacionais, bem como setores sociais organizados.

3.2.2. – ACORDO SOBRE BARREIRAS TÉCNICAS AO COMÉRCIO DA OMC

De acordo com a definição da OMC, as barreiras técnicas ao comércio “são barreiras comerciais derivadas da utilização de normas técnicas ou regulamentos não transparentes” ou não embasadas em normas reconhecidas internacionalmente, “bem como de inspeções excessivamente rigorosas.” Visam, em linhas gerais, evitar ou prejudicar o livre comércio, produzindo distorções no comércio mundial.

Tema presente na agenda de negociações do antigo GATT, desde 1947, as barreiras comerciais são classificadas em dois tipos diferentes: barreiras tarifárias, que podem ser exemplificadas com a aplicação de impostos, taxas e tarifas à importação de um determinado produto de origem estrangeira, e as barreiras não-tarifárias ao comércio, onde estão inseridas as barreiras técnicas ao comércio internacional, medidas *anti-dumping*, medidas de salvaguardas, controle de preços, quotas de exportação e outras. As barreiras técnicas ao comércio merecem especial atenção dado a dois fatores principais: a proliferação de ordenamentos técnicos nacionais durante a década de 1970, e a legitimidade que conquistam a cada ano junto à comunidade internacional, principalmente no que tange a temas relacionados à preservação ambiental, devido ao seu forte respaldo social.

Com o objetivo de uniformizar o uso de ordenamentos técnicos, durante a rodada Tóquio em 1979, barreiras não-tarifárias ao comércio internacional foram negociadas pela primeira vez. Contudo, no âmbito das rodadas de negociação, limitava-se a orientações gerais, para que normas técnicas mais uniformes e padronizadas fossem alcançadas.

Anos mais tarde, durante a rodada Uruguai (1986-1994), os princípios gerais abordados em Tóquio foram ampliados e as negociações culminaram na assinatura do Acordo sobre Barreiras Técnicas ao Comércio – TBT. Desta forma, no âmbito da OMC, os documentos que regulam a eliminação de barreiras não-tarifárias são o acordo TBT e um acordo referente à medidas sanitárias e fito-sanitárias, cujos objetivos consistem na harmonização de regras que tratam da proteção do meio ambiente e da saúde pública, respectivamente.

Partindo-se da premissa que mais de 94% de todo o comércio mundial de mercadorias⁵⁷ é, atualmente, realizado por países integrantes do sistema GATT/OMC, e, vêm ao

⁵⁷ WTO, 2006. International Trade Statistics - 2006. p. 28-29. Disponível em: http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/statis_e.htm.

longo de décadas sofrendo um processo de redução de tarifas negociadas no âmbito das rodadas desta Organização, conseqüentemente o uso dos mais variados artificios que buscam proteger mercados nacionais é freqüente. Dentre eles, destacam-se as barreiras técnicas disfarçadas sob a forma de normas internas que devem ser cumpridas por fornecedores de produtos ou serviços de origem estrangeira. Neste caso, o exportador de um país estrangeiro deve cumprir tanto as regras internas de seu país, quanto as rígidas normas do país importador.

Diante de constantes conflitos sobre o tema, a solução proposta pela OMC consiste na harmonização de normas técnicas, desde que, como requisito, aceitas em âmbito internacional. Assim, o Acordo TBT possui, dentre os objetivos propostos, a função de harmonizar o maior número possível de regulamentos técnicos dos Estados-membros da OMC. No artigo 2º o Acordo estabelece que apenas os “objetivos legítimos” poderão ser objeto de barreiras técnicas ao comércio, dentre os quais está a temática ambiental. Já em seu preâmbulo está expresso que:

“...não se deve impedir nenhum país de tomar medidas necessárias a assegurar a qualidade de suas exportações, ou para a proteção [...] do meio ambiente ou para a preservação de práticas enganosas, nos níveis que considere apropriado, à condição que não sejam aplicadas de maneira que constitua discriminação arbitrária ou injustificável entre países onde prevaleçam as mesmas condições ou uma restrição disfarçada ao comércio internacional, e que estejam no mais de acordo com as disposições deste Acordo.”⁵⁸

Como é notado tanto em seu preâmbulo quanto no artigo 2º, as disposições contidas no Acordo sobre Barreiras Técnicas ao Comércio são consideradas amplamente genéricas e figuram, devido ao grande número de interpretações diferentes que podem motivar, entre as orientações de maior questionamento no Órgão de Solução de Controvérsias da OMC.

Sobre a temática ambiental, há grande dificuldade na comprovação dos motivos existentes, quando uma medida de caráter ambiental é adotada por um governo de um país-membro da OMC. Assim como podem ser perfeitamente impostas, por exemplo, com base em uma motivação legítima como o princípio da precaução⁵⁹, onde busca assegurar a proteção contra um dano futuro e provável, podem também ser utilizadas como barreiras disfar-

⁵⁸ Disponível em: <www.wot.org>. Acesso em: agosto de 2007.

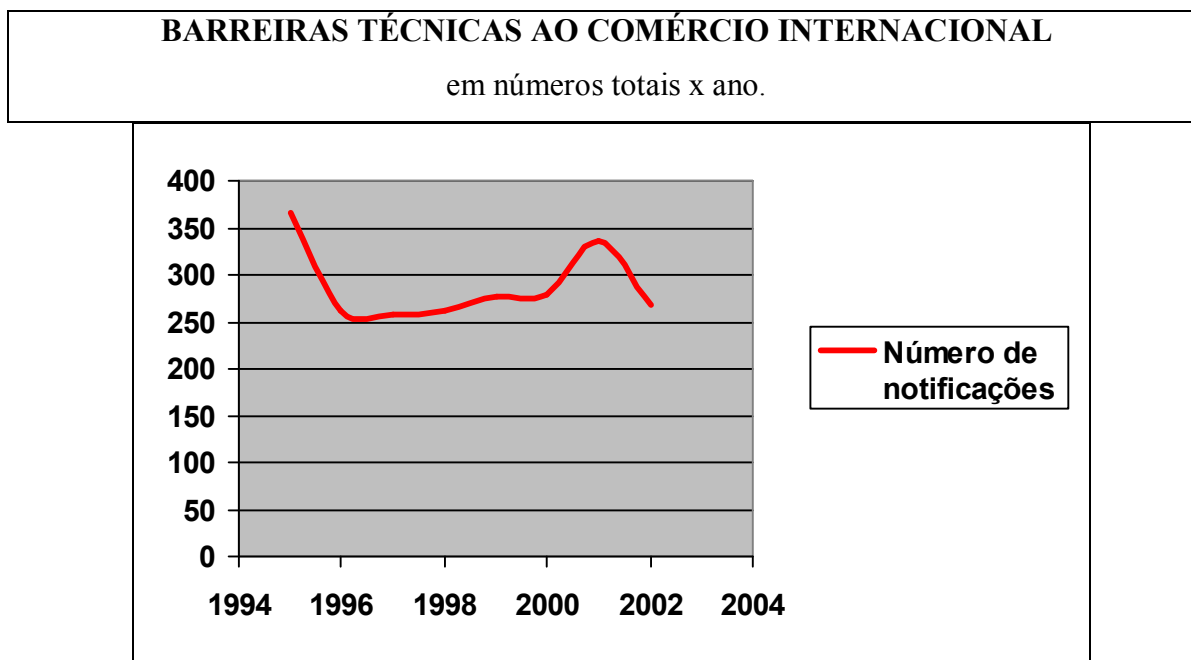
⁵⁹ De acordo com Bianchi, este princípio estabelece que “a falta de total certeza científica não deve ser desculpa para se adiar medidas de prevenção contra a degradação ambiental, sempre que haja possibilidade de se ter danos sérios ou irreversíveis ao meio ambiente”.

çadas ao comércio internacional. É em decorrência de conflitos como este que os esforços da OMC estão concentrados no sentido de harmonizar internacionalmente as normas técnicas.

O artigo 2º do acordo TBT, que aborda normas e regulamentos técnicos, estabelece ainda que: “Os Membros assegurarão [...] que os produtos importados do território de qualquer Membro recebam tratamento não menos favorável que aquele concedido aos produtos similares de origem nacional e a produtos similares originários de qualquer outro país.” Neste caso, o artigo contempla o princípio da não discriminação, um dos princípios fundamentais que norteia o sistema multilateral de comércio da OMC.

Os dados do gráfico II expressam o desenvolvimento mundial das notificações relativas ao Acordo sobre Barreiras Técnicas ao Comércio em números totais, desde a sua assinatura em 1995 até os primeiros anos deste início de século, compreendendo mais de duas mil notificações.

GRÁFICO II



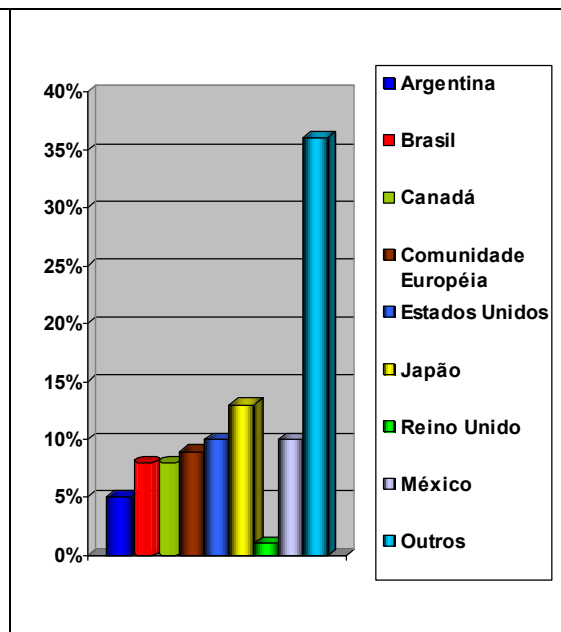
Fonte: WTO, 2006.

Os dados do gráfico III apresentam a participação de alguns países-membros signatários do acordo, cujas atuações foram relevantes em número em relação à totalidade de notificações efetuadas para o mesmo período.

GRÁFICO III

NOTIFICAÇÕES TOTAIS – 1995 – 2004

* por países e Comunidade Européia



Fonte: WTO, 2006

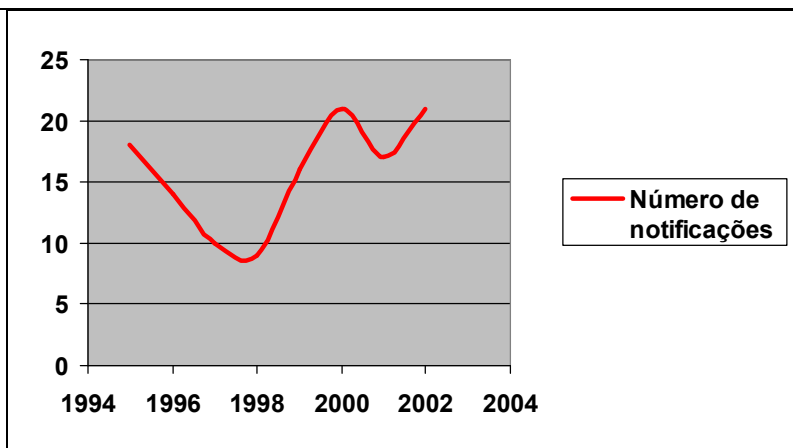
A partir dos dados coletados, nota-se que o Japão, com mais de 290 notificações totais no período, foi o país que isoladamente mais notificações técnicas realizou, seguido pelos Estados Unidos e México apresentando 10% das notificações cada. Enquanto bloco regional econômico, a Comunidade Européia figurou como o 4º maior na imposição de barreiras técnicas ao comércio internacional, totalizando 9% em notificações.

O gráfico IV apresenta as notificações realizadas no âmbito do Acordo sobre Barreiras Técnicas ao Comércio, para o mesmo período analisado anteriormente, impostas sob argumentos relacionados especificamente à problemática ambiental.

GRÁFICO IV

**BARREIRAS TÉCNICAS AO COMÉRCIO INTERNACIONAL
SOB ARGUMENTOS DE PRESERVAÇÃO AMBIENTAL**

1995 – 2004 *em números



Fonte: World Trade Organization. (adaptado).

Como observado, apesar de relativa queda, em número, logo após a assinatura do Acordo TBT, em 1995, nota-se um crescimento relativamente constante após 1999, indicando que a temática ambiental vem se tornando cada vez mais importante em questões abordadas no âmbito daquele acordo.

Assim, pode-se concluir que o objetivo principal do Acordo sobre Barreiras Técnicas ao Comércio é impedir que as normas técnicas sejam utilizadas como barreiras não-tarifárias disfarçadas, arbitrárias ou injustificadas ao comércio internacional de mercadorias e serviços. Para tanto, a OMC busca estimular a participação dos países membros no processo de elaboração de padrões internacionais, ressaltando os benefícios para o livre comércio, quando há a adoção de normas internacionalmente estabelecidas.

Desta forma, o país-membro que impuser obstáculos injustificados ou arbitrários à importação de determinado produto, sob a alegação de proteção ao meio ambiente ou à saúde humana, por exemplo, deverá expor prova inconteste sobre a questão.

4. ESTUDO DE CASO

4.1. BRASIL E UNIÃO EUROPÉIA – CONTENCIOSO SOBRE PNEUS REFORMADOS NA OMC.

Em novembro de 2005, a União Européia solicitou junto a Organização Mundial do Comércio (OMC) o estabelecimento de um Painel com o objetivo de questionar as medidas do Governo brasileiro de proibir a importação de pneus reformados.

A disputa foi oficializada meses mais tarde, em 20 de janeiro de 2006, com o lançamento do Painel da OMC, envolvendo em lados opostos Brasil e Comunidade Européia no contencioso sobre as medidas restritivas do governo brasileiro à importação de pneus reformados.

No decorrer do ano de 2006, algumas etapas iniciais do contencioso foram percorridas. Naquele ano, Brasil e União Européia participaram de um total de duas audiências com o Painel, ocorridas na cidade de Genebra, Suíça, nas quais foram entregues petições e documentações contendo os respectivos argumentos. A Delegação do Brasil destacada para a primeira das duas apresentações ao painel contou, inclusive, com a presença da Ministra de Meio Ambiente⁶⁰, Marina Silva, demonstrando a importância atribuída ao tema pelo Governo brasileiro.

O argumento central apresentado pela solicitante (UE) para o estabelecimento do Painel da OMC foi baseado na alegação de que a proibição à importação de pneus reformados constituía uma barreira ao comércio internacional, e escondia interesses de caráter protecionista que visavam, em verdade, garantir às indústrias nacionais de pneus novos e reformados vantagens indevidas em relação ao produto similar de origem estrangeira.

Em sentido oposto, o Brasil, enquanto membro daquela organização multilateral, contra argumentou informando que a proibição buscou tão somente resguardar e proteger o meio ambiente e a saúde pública nacional brasileira. Segundo o posicionamento do Governo brasileiro, os motivos para a proibição destas importações são irrefutáveis e justificados pelo Artigo XX(b) do sistema GATT/OMC/1994, pois esta medida se tornou necessária

⁶⁰ Discurso disponível em:
[http://www.mre.gov.br/portugues/ministerio/sitios_secretaria/cgc/Discurso%20Marina%20Silva%20\(Pt\).pdf](http://www.mre.gov.br/portugues/ministerio/sitios_secretaria/cgc/Discurso%20Marina%20Silva%20(Pt).pdf).
Acesso em 18 de setembro de 2007.

para a proteção da “saúde humana e do meio ambiente” contra o elevado potencial poluidor do acúmulo de resíduos de pneus.

Além de riscos de transmissão de doenças por mosquitos, o cerne da defesa brasileira se baseou nos seguintes fatos: a) os pneus reformados, quando comparados aos pneus novos, são produtos de ciclo de vida mais curto; b) pneus de carro de passeio somente podem ser reformados uma vez; e c) a liberação de substâncias tóxicas por meio da queima destes materiais é extremamente danosa à saúde humana e ao meio ambiente.

Antes de aprofundar a análise acerca do posicionamento de cada uma das partes presentes no contencioso, buscar-se-á deixar claro ao leitor a trajetória de crescimento de importações brasileiras de pneus usados e a redução da importação dos reformados de 1999 a 2006, ambos de origem dos países da Comunidade Européia.

Dados contidos no gráfico V demonstram o comportamento destas importações:

GRÁFICO V



Fonte: www.desenvolvimento.gov.br

Conforme dados observados, pode-se concluir que no período compreendido entre 1999 e 2006 houve uma considerável redução nas importações brasileiras de pneus “refor-

mados”, objeto da disputa no âmbito da OMC. Em 1999, foram inseridos no mercado brasileiro cerca de 13 milhões de Kg de pneus reformados provenientes de mercados europeus. No ano seguinte, único período em que se pode constatar leve crescimento destas importações, nota-se um leve aumento na quantidade (peso em kg) de importação deste tipo de pneus. Em 2006 as importações de pneus reformados de origem europeia estiveram reduzidas ao patamar de aproximadamente 47.104 kg, fomentando pressões europeias junto à Organização Mundial do Comércio e a órgãos governamentais brasileiros.

Por outro lado, analisando o comportamento da importação brasileira de pneus “usados” (linha cor de rosa), ainda no gráfico V, é possível constatar um crescimento bastante expressivo, em peso total (kg), das importações deste produto. Em 1999, por exemplo, foram importados cerca de 5 milhões de Kg, ao passo que em 2006 as importações atingiram o total de aproximadamente 71 milhões de Kg, representando um forte crescimento de sua comercialização no mercado nacional. A importação de pneumáticos usados da União Europeia em solo brasileiro aconteceu, principalmente, devido a uma batalha judicial travada por setores envolvidos com a reforma de pneus, pois este tipo de importação somente foi realizada em cumprimento a liminares concedidas pela justiça.

É interessante ressaltar que a proibição da importação de pneus usados **não** foi questionada pela União Europeia e, por este motivo, não fez parte do painel instalado em janeiro de 2006. O artigo 27, da portaria do DECEX nº 08/1991, de 13 de maio de 1991, igualmente proíbe a importação de pneus “reformados” prontos para a comercialização como a importação de pneus “usados”, para consumo direto do mercado ou que constituam matéria-prima para a indústria de remodelagem brasileira.

Conforme reportagem veiculada no site do Jornalista Mário Lincoln⁶¹, além de assegurar a exportação de pneus reformados para o mercado brasileiro, entre os interesses da indústria de pneus reformados da União Europeia, existe a clara preferência pela proibição brasileira à importação de pneus “usados”, uma vez que estes representam concorrência direta a seus produtos reformados. Segundo a crítica, esta foi a motivação principal que levou a União Europeia a não incluir em seu questionamento a proibição da importação de

⁶¹ LINCOLN, Mario. *A guerra dos pneus continua...* Disponível em: <<http://www.mhariolincoln.jor.br>>. Acesso em: 30 de agosto de 2007.

pneus usados, restrição brasileira igualmente imposta à importação do tipo de pneus contestada no contencioso da OMC, desde 1991.

TABELA III -

PNEUS IMPORTADOS E FABRICADOS NO BRASIL EM 2006			
VENDIDOS NO BRASIL			
Discriminação	Quantidade	Peso total / Kg	PERCENTUAL %
1 Pneus <u>novos fabricados e vendidos no Brasil</u>	41.640.146	537.442.120	72,75%
2 Pneus <u>novos importados e vendidos no Brasil</u>	9.934.747	128.594.181	17,41%
Subtotal	51.574.893	666.036.301	90,16%
3 Pneus <u>usados importados</u>	7.157.035	71.106.565	9,63%
4 Pneus <u>reformados importados / Mercosul</u>	175.557	1.519.507	0,21%
5 Pneus <u>reformados importados de outros países</u>	5.186	47.104	0,01%
Total	58.912.671	738.709.477	100,00%

Fonte: Associação Brasileira da Indústria de Pneus Remodelados. Disponível em www.abip.com.br

Dados da tabela III demonstram que, em 2006, as importações de pneus novos somados aos pneus novos fabricados no país, em peso total, são responsáveis por 90,16% do total de kg de pneus inseridos no mercado brasileiro. Ainda em 2006, as importações de pneus novos para o mercado nacional, foram superiores ao montante de pneus usados na ordem de aproximadamente 80%, isto é, foram importados 128.594.181 quilos de pneus novos contra 71.106.565 quilos de pneus usados. Por outro lado, as importações de pneus reformados de outros países, motivo da disputa na OMC, alcançaram o total de 5.186 unidades, representando apenas 0,01% do total de importações de pneumáticos para o Brasil, em 2006.

No âmbito das discussões do Painel da OMC, o Brasil informou, inclusive, que **não** é contra a produção de pneus reformados no Brasil, pelo contrário, defende e considera “louvável”, mas somente assim a considera, caso se utilize como matéria-prima ou carcaças, os pneus gerados em solo brasileiro, uma vez que a importação de pneus reformados pode introduzir no país grande quantidade de resíduos de borracha vulcanizada e representar um material de manejo extremamente difícil.

Acerca da análise do Painel da OMC, o artigo XX do sistema GATT/OMC/1994 utilizado como base para defesa brasileira estabelece que⁶²:

Artigo XX - “Exceções gerais. Sob reserva que estas medidas não sejam aplicadas de modo a constituírem seja um meio de discriminação arbitrário ou injustificável entre países onde as mesmas condições existem, seja uma restrição disfarçada ao comércio internacional, nenhum ponto do presente Acordo será interpretado como impedindo a adoção ou aplicação por qualquer parte contratante das medidas [...] (b) necessárias à proteção da saúde e da vida das pessoas e dos animais ou à preservação dos vegetais [...] (g) relacionando-se à conservação dos recursos naturais esgotáveis, se tais medidas são aplicadas conjuntamente com as restrições à produção ou consumo nacional;”

No Brasil, estima-se que sejam gerados anualmente cerca de 40 milhões de pneus usados⁶³. Com base neste artigo, o Brasil alegou que as exceções gerais resguardam a capacidade de os Membros proibirem importações que ameacem “a saúde e a vida das pessoas” e o meio ambiente, invocando o princípio ambiental de não-geração e da proximidade⁶⁴, ambos os princípios ambientais consagrados internacionalmente.

De acordo com a Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental (ADPF) nº 101, de 21 de setembro de 2006 e em tramitação no Supremo Tribunal Federal do Brasil, de autoria do Presidente da República do Brasil:

“[a] vedação de importação de pneus usados pelo Brasil, incluindo-se os pneus reformados, é medida indispensável para a proteção da saúde pública e preservação do meio ambiente do território sujeito à sua soberania [...] não existe ainda método eficaz de eliminação completa dos resíduos representados por pneumáticos que não revele riscos ao meio ambiente, de modo que a adoção de medidas que impeçam a existência desses resíduos, tal como a vedação da importação de pneus usados, é imprescindível à proteção ao meio ambiente e à saúde [...] [e] mesmo a incineração, que é o método mais aceito e utilizado atualmente, produz gases tóxicos que trazem significativos danos à saúde humana e ao meio ambiente [...] outros métodos já desenvolvido, a par de não assegurarem a incolumidade do meio ambiente e da saúde, são muito custosos economicamente, prestando-se apenas a eliminar uma fração mínima desses resíduos.”⁶⁵

Em sentido oposto, a União Européia argumenta que o Artigo XX(b) não é um mecanismo que aborda medidas elaboradas para proteger o meio ambiente em sentido amplo. De acordo com os países da Comunidade Européia, as medidas impostas para proteger ou-

⁶² Artigo XX do Acordo Constitutivo da OMC, disponível em: www.wto.org

⁶³ SIMEAO, Francisco. *A guerra dos Pneus*. Disponível em: http://www.abip.com.br/site/guerra/gue_guerra.php. Acesso em: 22 de junho de 2007.

⁶⁴ Este princípio estabelece, em linhas gerais, que os resíduos devem ter sua destinação final no local em que são gerados.

⁶⁵ Disponível em: www.planalto.gov.br. Acesso em 10 de outubro de 2007.

tros interesses, inclusive temas de preservação ambiental não relacionadas à saúde ou à vida humana, vegetal ou animal, não devem ser justificadas com base no Artigo XX(b). A UE afirma que objetivos de preservação ambiental em sentido amplo não são resguardados pela alínea “b” do artigo XX, e que o ordenamento em questão exige vínculo direto entre a medida imposta e as exceções gerais de proteção da saúde, da vida humana, animal e vegetal.

De acordo com a União Européia, não se contesta a existência de riscos à saúde através da transmissão de doenças por mosquitos, mas apontam que o Brasil não foi capaz de expor ao Painel os vínculos diretos existentes entre estas doenças e o “acumulo de resíduos de pneus”. Apontam ainda que não é a totalidade de resíduos destes produtos que geram riscos à saúde, mas apenas os resíduos de pneus descartados incorretamente no meio ambiente.

O Painel em sua decisão expôs que⁶⁶:

“Carcaças de pneus descartados em aterros representam crescentes riscos ambientais e de saúde pública (...) e criam ambiente favorável a insetos, que aumentam os riscos de doenças transmitidas por mosquitos”; e
“A União Européia tem milhões de pneus usados que foram descartados ilegalmente ou empilhados. Essas pilhas históricas podem, em alguns casos, representar ameaça potencial à saúde humana (risco de incêndio, abrigo para roedores e outras pragas como mosquitos [...])”

O Painel da OMC, discordando, em parte, do argumento apresentado por países da Comunidade Européia, concluiu, em síntese, que o Brasil foi capaz de demonstrar que os resíduos de pneus podem, de fato, causar riscos à saúde humana e ao meio ambiente, facilitar a disseminação de mosquitos e contribuir para a transmissão de doenças aliadas a estes (febre amarela, malária, dengue, etc.). Desta forma, o argumento sobre a liberação de toxinas e os riscos de incêndio em pneus foi considerada igualmente justificável e razoável. E, entendeu que o aumento da comercialização deste tipo de material, bem como a geração de seus resíduos, trás consigo riscos para a proteção da “saúde e da vida das pessoas e dos animais ou à preservação dos vegetais”.

No entanto, a decisão final proferida pela OMC foi dividida em três partes distintas e conseguiu atender, a contento, a demanda de ambas as partes envolvidas no contencioso: a) em relação aos riscos à saúde pública; b) acerca dos riscos ao meio ambiente; e; c) discriminação injustificada ao comércio internacional.

⁶⁶ Relatório Final. Ministério das Relações Exteriores do Brasil, disponível em: www.mre.gov.br.

No tocante aos riscos à saúde pública, o painel decidiu que a proibição da importação de pneus reformados contribui tanto para atenuar problemas de saúde derivados da queima de pneus, como para o combate à disseminação de doenças transmitidas por mosquitos. Acerca dos riscos ao meio ambiente, o painel concluiu que a medida brasileira constituiu ferramenta necessária para a redução dos danos causados pela emissão de toxinas liberadas com a combustão de pneus, controlada ou a céu aberto.

Ao analisar a aplicação das medidas restritivas à importação de pneus reformados, o painel da organização considerou que a restrição brasileira é causadora de dois tipos de discriminação sobre os produtos de origem dos países da União Européia: a) discriminação em relação à importação de pneus remoldados originários dos países do Mercosul⁶⁷; e; b) discriminação em relação à importação de pneus usados através de liminares concedidas pela justiça brasileira.

Acerca desta última, o painel considerou que as importações de pneus usados, realizadas por meio de medidas liminares, enfraqueciam consideravelmente o cumprimento dos objetivos ambientais e sanitários perseguidos pelo Brasil, conforme exposto em sua defesa. Considerou, ainda, que a indústria brasileira de remodelagem de pneus é favorecida pela entrada dessa matéria-prima (pneus usados), em prejuízo dos fabricantes de origem estrangeira, dentre os quais estão os fabricantes de pneus reformados da Europa. Com base no exposto, foi concluído que além de uma restrição disfarçada ao comércio internacional, tratou-se de uma discriminação injustificada entre produtos similares, um fabricado nacionalmente e outro importado.

⁶⁷ Atualmente, os países do Mercosul podem exportar pneus reformados ao Brasil, por força de uma decisão arbitral internacional, envolvendo contencioso sobre a importação de pneus remoldados de países do Mercosul, na qual o Brasil saiu perdedor. Por este motivo, e devido ao baixo volume de negociações destes produtos com os seus parceiros do Mercosul, a decisão da OMC não considerou uma discriminação arbitrária. Para

CONCLUSÃO

Por um lado, problemas ambientais globais são diariamente divulgados em todo o mundo, de outro, a importância do comércio internacional para a economia mundial e para o indivíduo comum é crescente. A Organização Mundial do Comércio, por sua vez, é um fórum de negociações que possui em sua estrutura um mecanismo de solução de controvérsias e comitês de avaliação e estudos de acordo com temas propostos. Vale ressaltar que esta caracterização relativamente “simplista” não é suficiente para demonstrar a relevância estratégica desta Organização multilateral no estabelecimento de normas que têm forte impacto sobre as políticas públicas de seus países-membros, com destaque para as áreas de desenvolvimento socioeconômico e ambiental.

Para o Brasil que projeta no comércio internacional um importante instrumento transformador da realidade socioeconômica brasileira, de modo a facilitar o alcance da estabilidade e do crescimento de sua economia, o amplo conhecimento das regras multilaterais de comércio é extremamente importante tanto para o setor público quanto estrategicamente para o setor privado nacional. Neste sentido, em 2006, o comércio internacional de mercadorias e serviços representou cerca de 25% de todo o Produto Interno Bruto do Mundo.

Ainda que haja divergência de entendimentos entre defensores ambientalistas e defensores do livre comércio internacional quanto à atuação da OMC em questões ambientais, já que sua preocupação principal até pouco tempo vinha se mostrando efetiva principalmente em relação aos interesses do comércio internacional, não se pode deixar de considerar o marco histórico que ela representa para a consolidação de importantes temas da agenda internacional contemporânea, dentre os quais se destaca a temática ambiental.

A verificação dos trabalhos realizados no âmbito do Comitê de Comércio e Meio Ambiente, associada à análise empreendida ao longo deste estudo, nos levam a concluir que as regras atualmente vigentes no sistema multilateral de comércio fornecem aos Países-Membros da Organização Mundial do Comércio instrumentos e mecanismos “positivos” capazes de assegurar a imposição de restrições ao livre comércio internacional baseados em

maiores informações, vide: *Brasil limita a importação de pneus do Mercosul para atender OMC*. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/folha/dinheiro/ult91u329494.shtml>. Acesso em: 18 de setembro de 2007.

reais objetivos de preservação à saúde pública ao meio ambiente.

Exemplificando a relevância do desenvolvimento socioeconômico em bases sustentáveis, o Painel da OMC estabelecido em janeiro de 2006 determinou ao Brasil que mantenha as restrições à importação de pneus reformados com objetivos de preservar ao meio ambiente e à saúde pública, desde que o faça corretamente, isto é, sem que tal medida seja geradora de discriminação entre produtores de distintas origens, sejam estes estrangeiros ou nacionais.

Visando atender a decisão da Organização, por meio de uma Resolução publicada no Diário Oficial da União, do dia 18 de setembro último, o Governo brasileiro limitou a importação de pneus reformados de origem dos países que compõem o Mercado Comum do Sul (Mercosul) em um total de 250 mil unidades anuais, sendo 130 mil provenientes do Uruguai e outras 120 mil do Paraguai, sob pena de ter que abrir o seu mercado para a importação de pneus reformados de todas as origens e não somente dos países que compõem a União Européia.

Apesar de extremamente positiva sob o aspecto ambiental e de representar um avanço histórico no tratamento de questões ambientais no seio da OMC, esta medida pode não resguardar os objetivos ambientais perseguidos pelo governo brasileiro caso o Supremo Tribunal Federal (STF) brasileiro julgue improcedente a Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental (ADPF) nº 101, de 21 de setembro de 2006, de autoria da Presidência da República, que solicita, entre outros pontos, o deferimento de liminar, cujo objetivo é suspender os efeitos de decisões judiciais que autorizam a importação de pneus usados, assim como impedir que novas ações sejam proferidas nesse sentido, até o julgamento final do caso.

Ampliando o entendimento acerca das conclusões obtidas a partir do conhecimento adquirido ao longo do curso de graduação em relações internacionais do Uniceub, bem como no âmbito de extensas pesquisas bibliográficas e jornalísticas para a realização deste trabalho, há que se ressaltar a necessidade de conscientização em larga escala acerca dos temas ambientais contemporâneos, bem como a urgência por políticas públicas capazes de transformar as preocupações do cidadão comum em efetivas ações governamentais, de maneira que o desenvolvimento econômico seja conquistado, com base na responsabilidade social e em harmonia com a preservação do ambiente natural.

Nesta perspectiva, os efeitos positivos ao meio ambiente devem ser privilegiados e ampliados, enquanto que caberia ao Estado o papel de promover políticas capazes de harmonizar o desenvolvimento econômico e os objetivos de preservação ambiental, e ao cidadão comum politizado a tarefa de fiscalização dos trabalhos desenvolvidos por cada governante.

Por fim, pode-se concluir que a Organização Mundial do Comércio, apesar de não representar uma organização ou fórum específico de defesa dos direitos do meio ambiente ou do indivíduo, vêm desempenhando com bastante seriedade, justiça social e consciência ambiental o seu papel de árbitro das regras multilaterais do comércio internacional, pautado pelo sentimento de busca pela conciliação entre as regras de cunho comercial e a preservação do ambiente natural.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, L. T., *Instrumentos de Política Ambiental: debate internacional e questões para o Brasil*. Dissertação (Mestrado), Instituto de Economia. Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 1994.

BARBOZA, Marden de Melo. *O comércio internacional e seus impactos sobre o meio ambiente: degradação ou maior sustentabilidade?*. 2001. Dissertação (Mestrado) - Instituto de Relações Internacionais, Universidade de Brasília. 2001.

BARRAL, Welber. Solução de Controvérsias na OMC In: KLOR, Adriana Dreyzin. *Solução de Controvérsias: OMC, União Européia e Mercosul*. Rio de Janeiro: Konrad-Adenauer-Stiftung, 2004.

BASSO, Maristela. O Regime Internacional de Proteção da Propriedade Intelectual da OMC/TRIPS. In: OMC e o comércio internacional. JUNIOR, Alberto do Amaral. (coordenador). Aduaneiras: São Paulo, 2002.

BIANCHI, Patrícia Nunes Lima. *Meio Ambiente: Certificações Ambientais e Comércio Internacional*. Curitiba: Juruá, 2002.

CAUBET, Christian Guy. *A irresistível ascensão do comércio internacional: o meio ambiente fora da lei?* Número 15. Revista Diálogo Jurídico. Salvador: jan./fev./mar. 2007.

CHIODI, Giovanna Bonaghamba; APPOLINÁRIO, Uliane Assumpta; MARTINEZ, Willean de Campos. O Desenvolvimento Sustentável e Comércio Internacional. In: DOLLARI, Pedro de Bohomoletz de. (Coordenador). *Temas contemporâneos de Relações Internacionais*. São Paulo: Aduaneiras, 2006. Páginas 279-306

CORREA, Leonilda Beatriz Campos Gonçalves Alves. *Comércio e Meio Ambiente: Atuação Diplomática Brasileira em Relação ao Selo Verde*. Brasília: Instituto Rio Branco; Fundação Alexandre Gusmão; Centro de Estudos Estratégicos, 1998.

CORREA, Luís Fernando Nigro. O Comércio Internacional e o Meio Ambiente. In: CASSELLA, Paulo Borba; MERCADANTE, Araminta de Azevedo (coordenadores). *Guerra Comercial ou Integração Mundial pelo Comércio? A OMC e o Brasil*. São Paulo: LTR, 1998. p. 838-852.

FALCÃO, Maurin Almeida. *Livre comércio: que contexto político?*. Número 02 v.2 n.2, Revista do Programa de Mestrado em Direito do UniCeub. Brasília: jul./dez. 2005.

GONÇALVES, Reinaldo; BAUMANN, Renato; CANUTO, Otaviano. *A nova economia internacional: uma perspectiva brasileira*. 5ed. Rio de Janeiro: Campus, 1998.

KANAS, Vera Sterman (Coord.); NASSER, Salem Hikmat; LIMA, Rodrigo C. A. Meio Ambiente. In: THORSTENSEN, Vera; JANK, Marcos S. (Coordenadores). *O Brasil e os Grandes Temas do Comércio Internacional*. São Paulo: Aduaneiras, 2005. Páginas 241-260

LACERDA, Antônio Correa. *Globalização e investimento estrangeiro no Brasil*. São Paulo: Saraiva, 2004.

LAFER, Celso. O Sistema de Soluções de Controvérsias da Organização Mundial do Comércio. In: CASELLA, Paulo Borba; MERCADANTE, Araminta de Azevedo (coordenadores). *Guerra Comercial ou Integração Mundial pelo Comércio? A OMC e o Brasil*. São Paulo: LTR, 1998. Páginas 729-755

LAFER, Celso. *Comércio, desarmamento, direitos humanos: reflexões sobre uma experiência diplomática*. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

LINCOLN, Mario. *A guerra dos pneus continua...* Disponível em: <<http://www.mhariolincoln.jor.br>>. Acesso em: 30 de agosto de 2007.

LOPEZ, José Manoel Cortiñas; GAMA, Marilza. *Comércio Exterior Competitivo*. São Paulo: Aduaneiras, 2004.

OLIVEIRA, Silvia Menicucci de. *Barreiras Não Tarifárias no Comércio Internacional e Direito ao Desenvolvimento*. Rio de Janeiro, São Paulo, Recife: Renovar, 2005.

PRAZERES, Tatiana Lacerda. *Comércio Internacional e Protecionismo: as barreiras técnicas na OMC*. São Paulo: Aduaneiras, 2003.

QUEIROZ, Fábio Abergaria de. *Meio Ambiente e Comércio Internacional: Relação Sustentável ou Opostos Inconciliáveis?*. 2003. Dissertação (Mestrado) Centro de Desenvolvimento Sustentável - Universidade de Brasília. 2003.

ROMERO, A., SALLES FILHO, S. Dinâmica de inovações sob restrições ambientais. Seminário de Economia do Meio Ambiente do Instituto de Economia da Unicamp. Campinas, 1995.

SILVA, Geraldo Eulálio do Nascimento e. *Direito Ambiental Internacional*. 2.ed., rev. e atualizada. Rio de Janeiro: Thex Ed., 2002.

SIMEAO, Francisco. *A guerra dos Pneus*. Disponível em: <http://www.abip.com.br/site/guerra/gue_guerra.php>. Acesso em: 22 de junho de 2007.

SMITH, Adam. *Inquérito Sobre a Natureza e as Causas da Riqueza das Nações*. 4.ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1999.

THORSTENSEN, Vera. *OMC: as regras do comércio internacional e a rodada do milênio*. São Paulo: Aduaneiras, 1999.

THORSTENSEN, Vera. *OMC: As regras do comércio internacional e a nova rodada de negociações multilaterais*. 2ª ed. São Paulo: Aduaneiras, 2001.

VARELLA, Marcelo Dias. *Direito Internacional Econômico Ambiental*. Belo Horizonte: Del Rey, 2004.

Acordos internacionais:

Acordo sobre Barreiras Técnicas ao Comércio – Divisão de Atos Internacionais do Ministério das Relações Exteriores do Brasil. disponível em: <http://www2.mre.gov.br/dai/omc_ata012.htm>. Acesso em: 18 de maio de 2007.

WORLD TRADE ORGANIZATION. General Agreements on Tariffs and Trade 1947. Disponível em: <www.wto.org> Acesso em: 18 de maio de 2007.

WORLD TRADE ORGANIZATION. Preâmbulo da Carta da OMC. Disponível em: <http://www.wto.org/English/tratop_e/envir_e/issu5_e.htm> Acesso em 01 de dezembro de 2006.

Publicações em sítios:

ARAÚJO, Giselle Ferreira de. *Política ambiental e o comércio internacional: principais aspectos*. Disponível em: <www.giselleferreiradearaujo.com>. Acesso em: 22 de junho de 2007.

Conflitos Ambientais: O Acesso À Justiça E Os Meios Alternativos. Disponível em: <www.revista.grupointegrado.br/discursojuridico/include/getdoc.php> Acesso em 27 de setembro de 2006.

Brasil limita a importação de pneus do Mercosul para atender OMC. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/folha/dinheiro/ult91u329494.shtml>. Acesso em: 18 de setembro de 2007.

LINCOLN, Mario. *A guerra dos pneus continua...* Disponível em: <<http://www.mharioincoln.jor.br>>. Acesso em: 30 de agosto de 2007.

OLIVEIRA, Meire Jane Lima de ; SOUZA, Roberta Lourenço de. *Análise do Setor de Papel e Celulose de Mercado na Década de 90: Mundo, Brasil e Bahia*. Série Estudos e Pesquisas: Salvador, p. 65-90, 2002. Disponível em: <<http://buscatextual.cnpq.br/buscatextual/visualizacv.jsp?id=K4708728A4>>.

QUEIROZ, Fábio Albergaria de. *É o atual sistema econômico mundial Sustentável do ponto de vista ambiental?* 2003. Disponível em: <<http://www.artigocientifico.com.br/pesquisadores/?mnu=2&smnu=5&id=2615>>. Acesso em: 15 de setembro 2006.

SILVA, Marina. Discurso da Ministra na OMC. Intervenção inicial do Brasil. Ministra Marina Silva. Disponível em: [http://www.mre.gov.br/portugues/ministerio/sitios_secretaria/cgc/Discurso%20Marina%20Silva%20\(Pt\).pdf](http://www.mre.gov.br/portugues/ministerio/sitios_secretaria/cgc/Discurso%20Marina%20Silva%20(Pt).pdf). Acesso em 18 de setembro de 2007.

WTO, 2006. International Trade Statistics - 2006. p. 28-29. Disponível em: http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/statis_e.htm.