

Ciência Atual

Revista Científica
Multidisciplinar das
Faculdades São José

2013
Volume 1 | Nº 1



FACULDADES
SÃO JOSÉ

ISSN 2317-1499

A parceria público-privada como instrumento de construção da sustentabilidade das cidades: A revitalização da região portuária do Rio de Janeiro

The Public-Private Partnership Instrument How Building Sustainability of Cities:
Revitalizing The Port Region of Rio de Janeiro.

Antonio Renato da Cunha

Doutorando em Direito pela Universidade Gama Filho – RJ, Mestre em Direito pela UCAM – RJ e Professor das Faculdades São José/RJ.

Felipe Ribeiro Portela

Servidor Público, Acadêmico do Curso de Graduação em Direito das Faculdades São José/RJ.

INTRODUÇÃO

No presente trabalho será analisada a evolução do projeto Rio Porto Maravilha, que tem por objetivo a reurbanização da região portuária da Cidade do Rio de Janeiro e o preparo da cidade para receber os eventos internacionais tais como a Copa das Confederações, a Copa do Mundo, os Jogos Olímpicos e Paralímpicos. Veremos as diversas obras que se destina à revitalização da região portuária e a evolução das Parcerias Público-Privada. As espécies de concessão previstas no direito brasileiro com a promulgação da Lei 11.079/04 em consonância com os objetivos previstos no artigo 3º da Constituição da República Federativa do Brasil. **Palavras chaves:** Projeto Rio Porto Maravilha – Região Portuária – Parcerias Público-Privadas – Sustentabilidade.

ABSTRACT

In this paper we will analyze the evolution of the Rio Marvelous Port, which aims to redevelopment of the harbor area of the City of Rio de Janeiro and preparing the city to receive international events such as the Confederations Cup, the World Cup , the Olympics and Paralympics. We'll see the various works which aims to revitalize the port area and the development of Public Private Partnerships. The species concession under Brazilian law with the enactment of Law 11.079/04 in line with the objectives set out in Article 3 of the Constitution of the Federative Republic of Brazil.

Keywords: Project Rio Marvelous Port - Port Region - Public-Private Partnerships - Sustainability.

SUMÁRIO

1. Introdução; 2. Aspectos Evolutivos da Região Portuária do Rio de Janeiro; 3. As Parcerias Público-Privadas (PPP) e suas espécies; 3.1 Concessão Patrocinada; 3.2 Concessão Administrativa; 4. O Projeto Rio Porto Maravilha; 5. Considerações Finais; 6. Referências.

INTRODUÇÃO

O Rio de Janeiro nos próximos anos será palco dos principais eventos desportivos mundiais, a Copa das Confederações, a Copa do Mundo, os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos. Todos esses eventos trouxeram ao país visibilidade internacional e necessariamente intervenções do poder público em questões estruturais. O remodelamento dos estádios, a alteração nos itinerários dos transportes públicos e a reforma dos aeroportos são alguns exemplos destas grandes obras que serão realizadas nos próximos anos.

Tais medidas visam o desenvolvimento socioeconômico, a requalificação urbana do Estado e estão amparadas pelo artigo 3º, II da Constituição Federal que prevê como objetivos da República garantir o desenvolvimento nacional.

O instrumento utilizado para consecução destes objetivos será a chamada Parceria Público-Privada, forma de delegação de serviços públicos mais utilizadas na última década pela Administração Pública para transferência de serviços públicos, obras e serviços à iniciativa privada.

Nesta perspectiva o objeto deste estudo será analisar a P.P.P. do Rio Porto Maravilha enquanto instrumento garantidor de desenvolvimento nacional. A afirmação acima admite alguns questionamentos como por exemplo: A descentralização administrativa do projeto denominado Porto Maravilha é o instrumento mais adequado para requalificação urbana da região? O desenvolvimento socioeconômico promovido trará benefícios para a população moradora da região?

Como instrumento de resposta aos questionamentos assinalados, adotaremos uma linha de delimitação metodológica que abordará um breve histórico da Região Portuária e sua necessidade de revitalização, passando para explicação das espécies de P.P.P. como instrumento de viabilidade do projeto e concluindo com a análise dos objetivos do projeto e sua importância para o desenvolvimento local e seus paradigmas de sustentabilidade.

ASPECTOS EVOLUTIVOS DA REGIÃO PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO

A Região Portuária do Rio de Janeiro sob o aspecto naval é considerada a porta de entrada para a cidade, sendo um ponto estratégico e irradiador da mobilidade urbana pela necessária comunicação com outros modais de transporte como ônibus, taxi, vans e avião. A área de cinco milhões de m² abrange três bairros: a Gamboa, o Santo Cristo e a Saúde.

A atividade econômica que mais desenvolvimento trouxe para a Região no Século retrasado foi à importação e exportação de escravos africanos. Documentos mostram que a expansão do porto resultou no aterramento sobre o mar em cerca de 1.200.000 m². O legado deste momento histórico foram os galpões da Gamboa, o primeiro observatório Astronômico Brasileiro e a primeira favela do Brasil, a Favela da Providência¹.

¹ Para compreender com detalhes a evolução das obras do Rio Porto Maravilha, ver: Audiência Pública realizada em 31/08/2011, na Câmara de Deputados do Rio de Janeiro.

O valor cultural e histórico da região é significativo, merecendo destaque alguns imóveis. O “Cais do Valongo”² é considerado o maior cais escravista da história da humanidade. Cerca de 500.000 escravos teriam passado pelo local. Outro ponto de destaque está na chamada “Pedra do Sal”³, local onde segundo historiadores, nasceu o samba no final do século XIX.

Os investimentos da Prefeitura do Rio de Janeiro pretendem retomar a região para revitalização trazendo nova aparência e resgatando a imagem que antes possuía, porém, com um aspecto moderno e paisagístico à região. Suas obras substituirão as vias congestionadas, viadutos envelhecidos por ciclovias, áreas arborizadas e transporte coletivo movido à energia não poluente. Estas construções atendem aos novos paradigmas de sustentabilidade com o objetivo de criar um ambiente que possa ser referência de cidade saudável.

O novo modelo utilizado na gestão será a Parceria Público-Privada, modelo que retira o dogma dos interesses distintos entre concessionário e poder concedente e estabelece à ideia de solidariedade e de colaboração para o sucesso, traduzida sob a forma de boa-fé objetiva, que representa atendimento dos princípios da moralidade e da segurança jurídica”. (SOUTO, 2005, p. 30.)

Trata-se de um projeto arrojado que busca a valorização da estética urbanística da cidade do Rio de Janeiro e ainda a resolução de problemas viários crônicos em nossa cidade. Convém para uma melhor compreensão sobre o assunto abordar os principais aspectos da Lei 11.079/04, Lei de Parceria Público-Privada.

ASPECTOS EVOLUTIVOS DA REGIÃO PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO

Ao longo do processo evolutivo do Estado, acompanhamos três concepções: o Estado Liberal, o Estado do Bem Estar Social e O Estado Democrático de Direito⁴. O último modelo revelou uma possibilidade de participação mais direta da sociedade, colocando o agente público sob o julgo da lei e fortalecendo a supremacia do interesse público em detrimento do privado (DI PIETRO E RIBEIRO, São Paulo, 2010)⁵.

As PPPs têm origem no século XX, especificamente na década de 80, no Reino Unido. Motivado pela escassez de recursos, a Administração Pública passou por uma reforma decidindo privatizar e terceirizar serviços públicos como forma de não parar seu desenvolvimento. A PPP possui a mesma síntese da modalidade da clássica concessão de obras ou de serviços públicos, existindo uma novidade na figura da PFI - Private Finance Initiative, é que anteriormente falávamos apenas na realização de obras ou serviços onerosos. O novo modelo contempla além da tarifa paga pelo usuário contrapartida do parceiro público ao privado. Existindo ainda uma segunda modalidade, a concessão administrativa, que atingiu serviços não tarifados, antes realizados exclusivamente pelo poder público.

Existem determinadas atividades que necessitam de altos investimentos e superam o orçamento público. A construção de pontes, hospitais, rodovias, presídios são alguns exemplos de projetos essenciais para o desenvolvimento social e econômico.

² Para compreender com detalhes a evolução das obras do Rio Porto Maravilha, ver: Audiência Pública realizada em 31/08/2011, na Câmara de Deputados do Rio de Janeiro.

³ Ver: www.inepac.rj.gov.br/modules.php?name=guia&file=consulta_detalhe_bem&idbem=20.

⁴ Sobre a evolução apontada indicamos a leitura de VALLE, 2005 e DI PIETRO, 2006.

⁵ A Professora Di Pietro organizou uma importante obra que visa discutir amplamente os novos rumos do Direito Administrativo e deste princípio basilar do Estado chamado Supremacia do Interesse Público.

Torna-se importante um rápido paralelo entre o modelo empreendido na Lei 8.987/95, chamado de concessão comum, e o novo modelo de concessão especial estabelecido da Lei 11.079/04. No primeiro caso, o poder concedente transfere ao particular a execução do serviço público, ficando responsável subsidiariamente pelo controle e fiscalização da execução. Na nova modalidade, o particular torna-se sócio do poder público e conseqüentemente solidário na relação juridicamente. Vejamos o que diz a Lei 8.987/95:

Art. 2º (...)

II – concessão de serviço público: a delegação de sua prestação, feita pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e prazo determinado.

Fica assim, caracterizada a concessão sempre que estivermos diante de um contrato de delegação que transfere para o particular a atividade, para execução do serviço público, que deverá executar por sua conta e risco, cabendo ao usuário o pagamento de tarifa para manutenção. O concessionário será remunerado exclusivamente pela tarifa paga pelo usuário ou por receitas alternativas.

No modelo de parceria público-privada algumas diferenças surgiram. Vejamos o que diz a Lei 11.079/04:

“Art. 2º Parceria público-privada é o contrato administrativo de concessão, na modalidade patrocinada ou administrativa.”

§ 1º Concessão patrocinada é a concessão de serviços públicos ou de obras públicas de que trata a Lei no 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, quando envolver, adicionalmente à tarifa cobrada dos usuários contraprestação pecuniária do parceiro público ao parceiro privado.

§ 2º - concessão administrativa é o contrato de prestação de serviços de que a Administração Pública seja usuária direta ou indireta, ainda que envolva execução de obra ou fornecimento e instalação de bens.

§ 3º Não constitui parceria público-privada a concessão comum, assim entendida a concessão de serviços públicos ou de obras públicas de que trata a Lei no 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, quando não envolver contraprestação pecuniária do parceiro público ao parceiro privado.”

A melhor definição de PPP, em nossa opinião, foi emitida por José dos Santos Carvalho Filho que definiu o seguinte:

“o acordo firmado entre a Administração Pública e pessoa do setor privado com o objetivo de implantação ou gestão de serviços, com eventual execução de obras ou fornecimento de bens, mediante financiamento do contrato, contraprestação pecuniária do Poder Público e compartilhamento dos riscos e de ganhos entre os pactuantes.” (CARVALHO FILHO, 2013)

O que existe de novidade na Parceria Público-Privada é exatamente possibilitar a delegação de serviços públicos não onerosos, como exemplo saúde, educação, segurança pública, cultura, lazer etc. Tecnicamente o sistema é o mesmo, o capital privado constrói um estabelecimento público, para exploração do serviço posteriormente. A diferença está na forma de amortização deste investimento. Vamos analisar especificamente as duas espécies de concessão especial.

CONCESSÃO PATROCINADA

A concessão Patrocinada está prevista no §1º do art. 2º da Lei 11.079/04, conforme descrito anteriormente. Pode-se observar que esta modalidade assemelha-se a concessão de serviços públicos, pelos fundamentos dispostos na lei 8.987/95.

A distinção fundamental entre a concessão especial e a comum está na forma de remuneração do particular. Na primeira a Administração utiliza verba orçamentaria para o pagamento ao particular, complementado pelas tarifas pagas pelos usuários. Na segunda, além da tarifa paga pelo usuário, verbas alternativas podem ser utilizadas, desde que não sejam verbas oriundas da administração. (BINENBOJM, 2005. p. 92)

Além das diferenças de remuneração entre a concessão comum e a especial também temos a divisão de riscos dos empreendimentos, que são repartidos entre os parceiros; na concessão comum o serviço será prestado por conta e risco do particular; na especial o risco será dividido entre os parceiros.

A doutrina afirma que mesmo antes da regulamentação da Lei 11.079/04, a concessão patrocinada já era utilizada no ordenamento pátrio. O Metrô do Estado do Rio de Janeiro adotou um sistema em que a concessionária realiza o serviço, mas a expansão das linhas e a aquisição de novos vagões continuam sendo de responsabilidade do Estado. (ARAGÃO 2005, p. 11-46)

Os principais modelos de concessão patrocinada estão reunidos nos serviços tarifados como transportes públicos, pedágios dentre outros.

Outra espécie de Parceria Público-Privada é a Concessão Administrativa, instituto que analisaremos em seguida.

CONCESSÃO ADMINISTRATIVA

Nesta modalidade percebe-se que o legislador criou uma forma de delegação em que a remuneração será feita exclusivamente pelo parceiro público.

O objeto das concessões administrativas não está restrito aos serviços públicos de natureza econômica, poderão ser utilizada na delegação de serviços não tarifados como saúde, educação, cultura, segurança, fiscalização, controle viário como outros. Estes serviços abrangem ainda atividades que a própria administração seja beneficiada como aluguel de veículos para os servidores, manutenção e segurança de bens públicos, atendimento escolar para os filhos de servidores são alguns exemplos.

As descrições apresentadas por Sundfeld ajudam a entender as concessões administrativas da seguinte forma:

“um contrato em que a usuária é a Administração Pública, seja de forma direta e indireta e, desde que, haja investimento do concessionário na criação de projeto relevante; que o preço seja pago periódica e diferidamente pelo poder concedente em prazo ao longo da execução do contrato e; que o objeto não se restrinja à execução da obra ou ao fornecimento de mão-de-obra e bens”. (SUNDFELD, 2004.)

Quanto à remuneração do parceiro privado, não existe a cobrança de tarifa do usuário, a contraprestação é custeada por recursos públicos, tendo no artigo 6º da lei regras estabelecidas para garantir o cumprimento do contrato e dividir o risco entre o parceiro privado e o público. Por não ser possível a cobrança de tarifa, o contrato conterá apenas objetos que incidem sobre atividade-meio.

Importante ainda as palavras do Professor Marçal Justen Filho que estabelece uma clara distinção entre a concessão administrativa e a contratação estabelecida na Lei 8.666/93. Assim define o autor:

“...a concessão administrativa abrange os casos em que não existe serviço público. O contrato tem por objeto a construção pelo particular de uma infraestrutura necessária ao desempenho de uma atividade estatal. Mas o contrato não se confunde com a contratação sujeita à lei nº 8.666/93 porque o particular somente começará a ser remunerado depois de concluída e entregue a obra ao Estado, com um dever de arcar com os riscos atinentes à qualidade do produto – o que traduz numa remuneração periódica, prevista para ser realizada durante longos períodos de tempo.” (JUSTEN, 2004, p.2-3)

Como instrumento de descentralização administrativa, podemos perceber, que lei 11.079/04 não revogou a Lei 8.987/95, apenas apresentou uma evolução do sistema inicialmente proposto. Desta forma possuímos atualmente quatro institutos para delegação de serviços para iniciativa privada: a chamada concessão de serviços prevista no artigo 2º, II da Lei 8.987/95; a concessão de serviços públicos precedida da execução de obras públicas, conforme o artigo 2, III da mesma lei; a concessão de serviços públicos mediante contrato de parceria público-privada conforme artigo 2º da lei 11.079/04; e a permissão de serviço público prevista no artigo 40 da lei 8.987/95, tema que não será abordado no presente trabalho.

Concluimos que a Parceria Público-Privada é um contrato administrativo de concessão, que possui como objeto um serviço passível de exploração pelo particular com finalidades lucrativas. É “aquele que a Administração Pública executa, direta ou indiretamente, para atender às necessidades coletivas de ordem econômica”. (DI PIETRO, 2003 p.104) Podemos assim classificar o contrato de PPP como Contrato Administrativo de Concessão de Serviço Público.

O PROJETO RIO PORTO MARAVILHA

O Porto Maravilha é um projeto que consiste num conjunto operações urbanas de revitalização da Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU), com o intuito de construir na região portuária um ambiente paisagístico repleto de obras que se refiram à ecologia sustentável, preparado para receber os cidadãos cariocas e os turistas, em visita a região. Possui ainda objetivo de deixar a região pronta para os eventos internacionais que ocorrerão no Rio de Janeiro nos próximos anos.

É uma operação de responsabilidade do Poder Executivo Municipal em parceria com a iniciativa privada (Concessionária Porto Novo), que através de contratos na modalidade Parceria Público-Privada tem realizado reformas e construções na AEIU. O governo diante da necessidade de manter uma parte de suporte e assessoramento às realizações das obras do Porto-Maravilha criou a empresa estatal municipal chamada: Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP), criada nos termos da Lei Complementar n.º 102, de 23 de novembro de 2009. Conforme o art. 1º desta lei, o Poder Executivo foi autorizado a criar uma pessoa jurídica, na modalidade sociedade de economia mista, que ficou responsável pelo Desenvolvimento da AEIU da Região Portuária do Rio de Janeiro.

A entidade então ficou responsável pelas construções e obras na região, tendo como principais projetos o Museu de Artes do Rio (MAR), o Museu do Amanhã e o Transporte Veículo Leve sobre Trilhos (VLT).

O Museu de Artes do Rio (o MAR) será localizado em dois prédios situados na Praça Mauá. Um antigo prédio, o Palacete DOM João VI, de 1916, o qual foi tombado pelo município e o outro que abrigou o antigo Hospital da Polícia Civil, após as reforma de suas dependências, ganhou uma visão futurista e sediará a Escola do Olhar. O objetivo da referida Escola é o aperfeiçoamento dos profissionais ligados à área da Educação e da Arte, objetivando capacitar profissionais para a pesquisa e o ensino sobre a cultura histórica e a arte municipal.

Outro importante empreendimento é o Museu do Amanhã, que será erguido no “Pier Mauá”. Este museu será construído em meio a um ambiente ecológico, cercado de área verde, contendo um espelho d’água artificial em sua volta e área de lazer para os cidadãos. Esse projeto será mais um que constituirá o novo paradigma paisagístico da região portuária, será mais um item de fomento da sustentabilidade. O seu tema tem por objetivo alertar o visitante para as questões concernentes ao futuro ecológico global.

O Museu do Amanhã possui quatro subdivisões, que são o Cosmos, o Contexto, o Antropoceno e o Amanhã. O cosmo é o início, ou seja, onde o visitante terá o seu primeiro contato com o museu e esta experiência será de percepção sensorial. O Contexto leva o visitante compreender de que maneira funciona o planeta como um todo, como os fatores e fenômenos da natureza podem influenciar no clima terrestre. O Antropoceno será a reflexão sobre o presente, um questionamento de quais modificações, à ação do homem, tem influenciado o clima terrestre. E o Amanhã, que se tratará de um questionamento de quais consequências serão tragas ao planeta, em decorrência do crescimento populacional, e questionar-se-á se, o meio ambiente comportará tamanho crescimento. Vemos neste aspecto uma latente preocupação o princípio do desenvolvimento sustentável e da afirmação da justiça ambiental. (BRANDÃO E DORNELAS, 2010).

O museu possui ainda um último ambiente, uma sala que fará vista para a Baía de Guanabara, possibilitando ao visitante visão de um ecossistema que ao longo dos anos sofreu a influência humana e misturou construções com o ambiente natural. Certamente mais um instrumento para reflexão com o paradigma da sustentabilidade.

O instrumento utilizado para a delegação do museu será a Concessão Administrativa, esta forma contempla exclusivamente o pagamento do parceiro privado utilizando o orçamento público, como vimos anteriormente.

Outro projeto que ganha destaque é o Veículo Leve sobre Trilhos – VLT. Trata-se de um veículo para transporte de pessoas criado dentro de especificações de engenharia sustentável. O veículo utilizará energia elétrica para movimentação causando assim menores impactos poluentes ao meio ambiente. Ele funcionará como veículo de integração entre a região portuária e a cidade do Rio de Janeiro.

O VLT estará interligado com o metrô, trens, Barcas, BRT, redes de ônibus convencionais e aeroportos. Serão 42 estações, em 30 km de vias. A integração com outros modais de transporte certamente diminuirá o trânsito de veículos particulares no local o que resultará em uma melhora no fluxo local. Além de facilitar o deslocamento no Centro da Cidade, o VLT facilitará muito o deslocamento de turistas na época dos eventos grandes internacionais. A modalidade de delegação ao parceiro privado será de concessão patrocinada, outra modalidade já estudada anteriormente.

A Prefeitura do Rio de Janeiro demonstra nesta ação investir para colocar a região dentro de um novo modelo de reurbanização, semelhante a outras grandes capitais como Buenos Aires e Lisboa. Um novo padrão urbanístico é estabelecido e a melhora no padrão de qualidade de vida das pessoas muda. É criado um novo ambiente saudável que promove desenvolvimento imobiliário e socioeconômico.

A Parceria Público-Privada traz economicidade ao projeto porque a responsabilidade é compartilhada entre o público e o privado e certamente o parceiro privado não pretende levar prejuízo na sua realização. O cronograma de obras possui previsão de obras até 2016 e após virá à prestação de serviço, que vai até 2025. Um importante aspecto de desenvolvimento socioeconômico local está na oportunidade de qualificação profissional resultante do Programa Porto Maravilha Cidadão, voltado para qualificação do profissional e fortalecimento de ações empreendedoras na região.

Por estes fatos descritos percebemos que o movimento de chegada de importantes eventos internacionais em um curto espaço de tempo, trouxe ao Brasil uma grande visibilidade externa e necessariamente reordenamento da sua infraestrutura. As Parcerias-Público-Privadas estão sendo utilizadas em grande escala no país para reforma de Aeroportos, na construção de presídios, prestação de serviços saúdes e educação, temas que foram não abordados neste trabalho mas que certamente possuem o mesmo grau de importância no desenvolvimento nacional.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após todo o caminho percorrido neste estudo, percebemos que a Parceria Público-Privada tornou-se um importante instrumento de desenvolvimento de políticas públicas e de práticas sustentáveis. O Estado nas últimas décadas ficou inerte por falta de capital para investimento em infraestrutura e consequentemente utiliza a iniciativa privada como mola propulsora de crescimento.

A região explorada pelo projeto é estrategicamente localizada e dotada de um grande valor histórico não só para o Estado, mas também para todo o país. O modelo que será implementado no Projeto Porto Maravilha é comparado aos modelos turísticos utilizados em grandes cidades pelo mundo como Veneza e Barcelona que sabiamente exploram economicamente o mercado de cruzeiros.

No contexto do estudo das espécies de PPPs, identificamos que dois modelos de delegação estão funcionando de forma complementar. A concessão administrativa está possibilitando investimentos como a construção dos museus que certamente trazem requalificação urbana para a região. A reurbanização de ruas antes escuras e abandonadas estão sendo transformadas em locais transitáveis, iluminados e seguros. As concessões permitiram implementar transporte público de qualidade como o VLT e consequentemente promover desenvolvimento e mobilidade urbana.

Por todo o exposto, consideramos que o Projeto Porto Maravilha é garantidor do desenvolvimento nacional e Instrumento para Concretização Sustentável dos Objetivos da República Federativa do Brasil.

Como o município não dispõe dos recursos necessários para todo o investimento que está sendo feito, a descentralização do serviço através da PPP é o mecanismo mais adequado para requalificação urbana da região.

Temos ainda o desenvolvimento socioeconômico trazido pela implantação de transportes públicos de qualidade, interligado com outros modais de circulação e que certamente promovem investimentos locais, em qualificação de mão de obra e empregos que serão gerados por força do mercado cultural. Impulsionado pela gastronomia, por bares, hotéis, entre outros, certamente os benefícios para a população moradora da região são multiplicados.

REFERÊNCIAS

- ARAGÃO, Alexandre Dos Santos. As parcerias Público-Privadas – PPPs No Direito Positivo Brasileiro. Revista dos Tribunais – 839 – setembro de 2005 – 94º ano.
- BINENBOJM, Gustavo. As Parcerias Público-Privadas (PPPs) e a Constituição. Revista de Direito da Associação dos Procuradores do Novo Estado do Rio de Janeiro. V. XVII, p. 91-107. Rio de Janeiro, Lúmen Júris, 2005.
- BRANDÃO, Eraldo José Brandão, DORNELAS, Henrique Lopes. Justiça ambiental e equidade intergeracional: A proteção dos direitos das gerações futuras. <http://jus.com.br/revista/texto/19129/justica-ambiental-e-equidade-intergeracional-a-protecao-dos-direitos-das-geracoes-futuras/1>
- DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. Parcerias na Administração Pública. Concessão, Permissão, Franquia, Terceirização e Outras Formas. São Paulo: Atlas, 2006.
- _____ Supremacia do Interesse Público e outros Temas Relevantes do Direito Administrativo. DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella, RIBEIRO, Carlos Vinícius Alves coordenadores. São Paulo: Atlas, 2010.
- _____ Direito Administrativo. 16ª ed. São Paulo: Atlas, 2003.

- FILHO, José dos Santos Carvalho. Manual de Direito Administrativo. 25ª Edição. São Paulo: Editora Atlas, 2013.
- JUSTEN FILHO, Marçal. A PPP brasileira e as lições do passado, 2004.
- SOUTO, Marcos Juruena Vilella. Direito Administrativo Regulatório. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2005.
- SUNFELD, Carlos Ari. Projetos de Lei de Parcerias Público-Privadas. Análise e Sugestões, mimeo, 2004.
- VALLE, Vanice Lírio, Parcerias Público-Privadas e Responsabilidade Fiscal: Uma Conciliação Possível. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2005.

Páginas web visitadas:

www.inepac.rj.gov.br

<http://jus.com.br/revista/texto/19129/justica-ambiental-e-equidade-intergeracional-a-protecao-dos-direitos-das-geracoes-futuras/1>

www.portomaravilha.com.br/conteúdo/ccjb.aspx

www.portomaravilha.com.br/web/esq/projEspVLT.aspx



www.saojose.br | (21) 3107-8600
Av. Santa Cruz, 580 - Realengo - Rio de Janeiro