



Vol. 11, Nº 25 (diciembre / dezembro 2018)

DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL: um fator estratégico às organizações em uma cronologia dos fatos relevantes e o Objetivo 14 como orientação ao setor de cruzeiros marítimos

Carlos Eduardo de Almeida Ramoa

Doutor em Turismo e Hotelaria na Universidade do Vale do Itajaí (UNIVALI) Brasil
Professor no Curso de Administração na Universidade do Vale do Itajaí (UNIVALI) Brasil

Luiz Carlos da Silva Flores

Doutor em Engenharia de Produção na Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) Brasil
Professor no Programa de Pós-Graduação em Turismo e Hotelaria (Mestrado e Doutorado) Universidade do Vale do Itajaí (UNIVALI) Brasil
Professor no Curso de Administração na Universidade do Vale do Itajaí (UNIVALI) Brasil

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Carlos Eduardo de Almeida Ramoa y Luiz Carlos da Silva Flores (2018): "Desenvolvimento sustentável: um fator estratégico às organizações em uma cronologia dos fatos relevantes e o Objetivo 14 como orientação ao setor de cruzeiros marítimos", Revista Turydes: Turismo y Desarrollo, n. 25 (diciembre / dezembro 2018). En línea:
<https://www.eumed.net/rev/turydes/25/cruzeiros.html>
<http://hdl.handle.net/20.500.11763/turydes25cruzeiros>

RESUMO

A Agenda 2030, da Organização das Nações Unidas, e seus 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável e 169 metas, foram analisados e o Objetivo 14 se destaca como orientação em uma pesquisa de tese de doutorado, que apresenta um modelo de estratégia de valor com base nos requisitos da sustentabilidade ambiental para navios de cruzeiros marítimos. O estudo exploratório e descritivo faz um levantamento sobre regulamentações aplicáveis aos princípios da sustentabilidade ambiental, particularmente buscando-se identificar especificidades sobre o ambiente marinho, a vida na água e o tratamento realizado para a conservação e uso sustentável dos oceanos, mares e recursos marinhos. O levantamento descreve a evolução da sustentabilidade e os fatos relevantes, em ordem cronológica, após a segunda guerra mundial, até a Cúpula das Nações Unidas sobre o Desenvolvimento Sustentável, em 2015, quando foi apresentada a Agenda. Em complemento, realizou-se uma pesquisa quantitativa com 72 organizações que interagem com o ambiente marinho, com o intuito de questionar sobre o conhecimento da Agenda. Os resultados refletem a falta de conhecimento das organizações consultadas, em sua maioria, sobre os Objetivos e Metas para o desenvolvimento sustentável.

Palavras-chave: estratégia, desenvolvimento sustentável; sustentabilidade ambiental; estratégia; cruzeiros marítimos

SUSTAINABLE DEVELOPMENT: a strategic factor for organizations and the chronology of the relevant facts and the Goal 14 as a guidance for the cruise industry

ABSTRACT

The 2030 Agenda and the 17 Sustainable Development Objectives and 169 targets were analyzed, and Goal 14 stands out as a reference in a doctoral thesis research that proposes value strategy model based on the requirements of environmental sustainability for the cruise ships. This exploratory and descriptive study carries out a research on the regulations applicable to the principles of environmental sustainability in the general scope and in seeking to identify specificities on the marine environment concerning the life in the water and the actions carried out for the conservation and sustainable use of oceans, seas and marine resources. The research describes the evolution of sustainability considering the most relevant facts in chronological order, since the end of the Second World War, to the UN Summit on Sustainable Development held in 2015 when the Agenda was presented to the world. In addition, a quantitative survey was carried out with 72 organizations that interact with the marine environment, to verify, if there is any knowledge about Agenda. The results indicate the lack of knowledge of most consulted organizations regarding the Objectives and Goals for the sustainable development.

Keywords: strategy; sustainable development; environmental sustainability, strategy; ocean cruises

1 INTRODUÇÃO

A conscientização e as atitudes das organizações que atuam no ambiente marinho e todas as partes interessadas, envolvidas direta ou indiretamente, poderão influenciar a adoção das melhores práticas ambientais dentro e fora de um sistema, como em um navio, o que possibilitará a realização de ações efetivas no sentido de minimizar os impactos causados.

De acordo com o Ministério do Turismo (MTur, 2017), um oceano mais limpo pode significar um fomento ao crescimento do turismo, que depende da sustentabilidade para que possa se desenvolver e proporcionar bem-estar para as comunidades onde está presente. No entanto, apesar desse incentivo, os impactos ambientais são crescentes e segundo o programa Cleanseas (2018), criado pela Organização das Nações Unidas (ONU), em fevereiro de 2017, com o objetivo de envolver os governos, o público em geral, a sociedade civil e o setor privado na luta contra os resíduos plásticos jogados no ambiente marinho, a cada ano são despejados oito milhões de toneladas de objetos plásticos nos oceanos, sendo que até o ano de 2050, 99% dos pássaros marinhos terá ingerido algum resíduo plástico, isso porque calcula-se existir 51 trilhões de micro partículas plásticas depositadas nos oceanos.

Este alerta incentiva a realização de pesquisas sobre impactos no meio ambiente marinho, com uma visão de mercado, e nesse contexto ressalta-se que apesar da importância do desenvolvimento sustentável e da sustentabilidade, como dimensões principais que envolvem o Tripé da Sustentabilidade (Elkington, 2012; United Nations, 2002b) e conforme afirma Veiga (2010) de que a sustentabilidade só poderá ser avaliada com eficácia se forem analisados simultaneamente a dimensão ambiental, o desempenho econômico, e a qualidade de vida, este estudo converge na direção da dimensão da Sustentabilidade Ambiental, como um fator estratégico de valor, o qual serviu de fundamento teórico para o desenvolvimento de uma tese de doutorado que propôs um modelo integrado de gestão estratégica empresarial, contemplando os requisitos e as variáveis ambientais, sistematizado aos navios de cruzeiros marítimos (Ramoá, 2018).

Essa base teórica contribuiu com informações relevantes e necessárias no desenvolvimento da tese e principalmente na identificação de requisitos e variáveis ambientais, relacionadas à mitigação dos impactos causados por navios de cruzeiros no ambiente marinho. Os cinco requisitos ambientais que devem ser prioritariamente gerenciados nos navios de cruzeiros, segundo Ramoá (2018) são: (1) gerenciamento das entradas; (2) gerenciamento da energia; (3) gerenciamento da água; (4) gerenciamento dos resíduos e (5) qualidade do ar.

Como resultado dessa contribuição, a pesquisa exploratória e descritiva realizada por este artigo, apresenta o levantamento sobre as regulamentações aplicáveis aos princípios da sustentabilidade ambiental no âmbito geral e em particular buscando-se identificar especificidades sobre o ambiente marinho, descrevendo a evolução da sustentabilidade, através dos eventos mais relevantes ao longo do tempo, em ordem cronológica, desde o final da segunda guerra mundial, até a realização da

Cúpula das Nações Unidas sobre o Desenvolvimento Sustentável, realizada em 2015 quando foi definida a Agenda 2030.

Em complemento, realizou-se uma pesquisa quantitativa com 72 organizações que interagem com o ambiente marinho, sendo 36 portos marítimos brasileiros e estrangeiros, 24 organizações especialistas em sustentabilidade ambiental e 12 companhias de cruzeiros marítimos, quando foi questionado sobre o conhecimento dessas instituições em relação a Agenda 2030.

2 METODOLOGIA

A abordagem sistêmica é utilizada nesta pesquisa por considerar que “um navio é um sistema operado através de interações diretas e indiretas de pessoas e organizações em todos os processos, desde a sua construção, durante um percurso e no destino final, ao longo de sua vida útil e após, em um eventual processo de sucateamento ou descarte” (Ramoá, 2018, p. 182).

Estes sistemas, considerados ambientes potencialmente (Bureau Veritas, 2018; Eijgelaar, Thaper, & Peeters, 2010; Friends of Earth, 2016; Hall, Wood, & Wilson, 2017; R. A. Klein, 2009, 2010, 2011; Lindgren, Wilewska-Bien, Granhag, Andersson, & Eriksson, 2016; Stefanidaki & Lekakou, 2014), estão inseridos no setor turístico que, também, é responsável por um alto grau de irreversibilidade no processo de agressão ao meio ambiente, tornando-se, portanto, inevitável que a atividade cause impactos ambientais, afinal, além de utilizar sistemas de transportes poluidores, desenvolve empreendimentos imobiliários prejudiciais aos ambientes naturais e promovem atividades que provocam a ruptura da biodiversidade (Buckley, 2012; Gopal, 2014; Pires, 2012; Sancho-Perez, 2001; Spurb & Teixeira, 2006; UNWTO, 2015; Vezzani, 2008).

Quanto à metodologia, este estudo tem caráter exploratório e descritivo, com procedimento bibliográfico e documental, método indutivo e abordagem qualitativa, na etapa de levantamento das regulamentações, e quantitativa na pesquisa empírica.

Como resultado do levantamento da cronologia dos fatos, apresenta-se o resultado da pesquisa, em relação às dimensões desenvolvimento sustentável e sustentabilidade ambiental, de maneira sintética, através da descrição dos relatórios das conferências e regulamentações realizadas nos últimos anos e que servem de orientação às políticas governamentais e ao posicionamento estratégico, a longo prazo, das organizações.

A análise do levantamento realizado buscou identificar os fatores relacionados ao ambiente marinho em que os navios de cruzeiros, objeto do estudo, interagem e que poderiam de alguma maneira causar impactos como resultado de sua operação.

O levantamento apresentado por esta pesquisa descreve a evolução da sustentabilidade em ordem cronológica, desde o final da segunda guerra mundial, quando houve uma mudança de paradigma com o início da preocupação com a saúde do planeta e, por consequência, com as gerações futuras. A partir da descrição dos acontecimentos, foi possível identificar os principais fatores da sustentabilidade ambiental, com enfoque estratégico, com o intuito de estabelecer as variáveis da pesquisa quantitativa que foram utilizadas na elaboração do instrumento para a investigação da tese (Ramoá, 2018), realizada junto aos atores vinculados, ou que se relacionam, com as questões ambientais no ambiente marinho.

A amostragem da pesquisa, composta por 196 organizações, foi selecionada intencionalmente entre três diferentes grupos de respondentes, com o intuito de confirmar a confiabilidade dos resultados (Veal, 2011), dentre os quais: (1) 90 portos e terminais marítimos internacionais, respectivamente membros (CLIA, 2018a) e parceiros (CLIA, 2018b), da *Cruise Line International Association* (CLIA) e 18 portos brasileiros (ANTAQ, 2018); (2) 62 organizações não governamentais reconhecidas por sua atuação com as questões ambientais relacionadas ao ambiente marinho, aqui chamadas simplesmente de especialistas, e (3) 26 companhias de cruzeiros marítimos membros da CLIA (CLIA, 2018a).

Nesta pesquisa optou-se por dissociar o ambiente marítimo do fluvial, pois o objeto de estudo do estudo eram os navios oceânicos e não os cruzeiros fluviais.

Ao final do levantamento da cronologia do desenvolvimento sustentável foi realizada uma análise da Agenda 2030 e de seus 17 objetivos e 169 metas que buscam promover medidas, até o ano de 2030, com o intuito de direcionar o planeta a um caminho sustentável e resiliente (ONU, 2015c).

3 CONCEITOS PARA O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

Quem melhor define desenvolvimento, segundo Veiga (2005, p. 81), é o economista Celso Furtado, por afirmar que o “desenvolvimento se caracteriza pelo seu projeto social subjacente”, e não simplesmente como sinônimo de crescimento econômico, conforme defendem alguns autores. Ainda de acordo com o autor (*op. cit.*) Sachs é quem melhor define sustentabilidade, isso porque ele considera os problemas decorrentes do crescimento econômico que vem ocorrendo nas últimas décadas.

Em complemento, buscando-se solucionar problemas no contexto do desenvolvimento sustentável, deve-se buscar o equilíbrio nas ações, uma vez que, segundo Sachs (1993, p. 36), “as soluções radicais devem, por definição, tratar das raízes dos problemas e não de seus sintomas”, dessa forma equilibrada espera-se, portanto, “reduzir a assimetria existente entre os ricos e os pobres”.

Oficialmente a ONU (2009, p. 78) conceitua o desenvolvimento sustentável, como sendo o:

desenvolvimento que satisfaz as necessidades do presente sem comprometer a capacidade das gerações futuras de satisfazerem suas próprias necessidades. Ele inclui o econômico, ambiental e a sustentabilidade social, que pode ser conseguida através da gestão racional física, natural e do capital humano.

Ser sustentável não é, portanto, um objetivo sem importância para as organizações, afinal pode ser a saída para a qualidade de vida e segurança ambiental, não só para seus clientes, mas também, para todos que se relacionam com elas, como partes interessadas. Segundo a *International Standard Organization* (ISO, 2010), a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT, 2014, 2015) e a *Global Reporting Initiative* (GRI, 2000), essas partes interessadas são os indivíduos ou grupos interessados ou influenciados pelas atividades de uma organização cujas ações possam afetar sua capacidade e seu desempenho ambiental.

Pode-se, então, considerar a sustentabilidade como um desafio, mas ao mesmo tempo um diferencial para as empresas turísticas que precisam considerar a sustentabilidade em suas estratégias competitivas na conquista de um novo cliente, que tende a ser cada vez mais consciente a respeito desses aspectos (Barbieri, Vasconcelos, Andreassi, & Vasconcelos, 2010; Pires, 2012; Tachizawa & Andrade, 2008).

Por sua vez, a sustentabilidade ambiental, como uma atitude consciente que atenda aos preceitos do desenvolvimento sustentável, segundo Doran, Hanss e Larsen (2015), também é um desafio, uma vez que sua adoção está sujeita a um esforço que depende da cooperação coletiva de todos os envolvidos com o ambiente, incluindo governo, fornecedores, habitantes locais e os turistas. Enfim, todas as partes interessadas interagem com o destino ou com o produto turístico em questão, o que acaba tornando difícil a sua conscientização e adoção por todos de maneira sinérgica.

Dessa maneira, a busca por um futuro melhor e por qualidade de vida, muitas vezes se confunde, erroneamente, com o acúmulo de riqueza e pela necessidade de bens materiais, quando deveria ser por viver com respeito e dignidade, a partir dos princípios do desenvolvimento sustentável. A interpretação errada pela sociedade influencia o custo ambiental, que sofre impacto direto da exploração dos recursos naturais, tendo sua resiliência afetada pela ação insustentável do homem para o homem, fazendo com que este comportamento, às vezes impensado e às vezes consciente, cause uma crise ambiental difícil de ser revertida caso haja persistência em sua exploração (Klein, 2014).

O comportamento ambiental inadequado reflete na mitigação dos impactos e na manutenção do capital natural (água, terra, ar, minerais e serviços do ecossistema), é o que afirma Goodland (2002), sobre a preocupação com o ambiente natural, cuja origem vem das questões sociais existentes no mundo, o que acabou refletindo na necessidade de se buscar a sustentabilidade ambiental.

Por sua vez, para a ONU (2009), a sustentabilidade ambiental é a capacidade, a longo prazo, dos recursos naturais e ambientais e os serviços ecossistêmicos de apoiar o bem-estar contínuo, enquanto que, o Ministério do Turismo (MTur, 2017, p. 9), afirma que “a sustentabilidade ambiental envolve o controle dos impactos ambientais e a conservação das áreas naturais e sua biodiversidade”.

Analisando-se o *mix* de palavras e expressões, conclui-se que o objetivo final é o mesmo, de conservar as áreas e os recursos naturais com todo o seu ecossistema ali existente, através do controle dos impactos ambientais. É o que afirma Daly (1990, p. 1), de maneira elementar, ao definir sustentabilidade ambiental como sendo “a manutenção do Capital Natural”.

Dessa forma para que o capital natural seja mantido, segundo o autor (*op.cit.*), as organizações devem buscar o desenvolvimento sustentável e não apenas o crescimento sustentável, uma vez que desenvolvimento foca nos atributos qualitativos, que visam a melhoria da qualidade de vida, enquanto que o crescimento sustentável pode até focar na sustentabilidade, porém, podendo ter como meta final, e resultado, apenas o aumento quantitativo da economia (Daly, 1990; Dias, 2015; Ramoa & Flores, 2015).

4 RESULTADOS

De acordo com Sachs (1993), o tema sustentabilidade passou a ganhar importância e repercussão a partir do início da década de 1970, no entanto, a discussão mais aprofundada sobre a temática é recente, é o que se constata em seguida quando são apresentados os fatos mais relevantes relacionados ao tema. Na sequência apresenta-se o resultado da pesquisa empírica, quando se revela se há conhecimento sobre a Agenda 2030, por parte das organizações portuárias, instituições especializadas em sustentabilidade ambiental e companhias de cruzeiros marítimos.

4.1 Cronologia do Desenvolvimento Sustentável

De acordo com Ximenes (2011, p. 68) a atenção com a qualidade ambiental teve maior ênfase no período pós segunda guerra mundial, ocorrida entre 1939 e 1945. Segundo o autor, a necessidade de reconstrução das cidades atingidas pelo conflito influenciou “um novo modo de pensar o desenho urbano”; que teve a preocupação: de evitar a destruição dos solos, em aumentar as áreas permeáveis, em reduzir o custo de infraestrutura urbana e de reduzir poluição ambiental.

Essa primeira atenção e preocupação ambiental, fez com que os cientistas e os governos começassem a se mobilizar, na busca de soluções conjuntas para que o mundo pudesse crescer, trazendo prosperidade com qualidade de vida, sem o risco de agressão ao meio ambiente, o que poderia prejudicar o futuro da biodiversidade e, como consequência, do planeta.

A seguir apresenta-se alguns fatos que se destacam no despertar da consciência ambiental, no contexto da sustentabilidade, e que formarão a base e consolidação das dimensões de um tripé da sustentabilidade (ONU, 2016; United Nations, 2016d, 2016a), no entanto, antes de avançar com os eventos que marcaram a evolução deste tema, é necessário contextualizar, mesmo fora da ordem cronológica dos acontecimentos, a origem da expressão *The Triple Bottom Line* (TBL), o Tripé da Sustentabilidade.

O tripé da sustentabilidade é uma consagrada expressão conhecida originalmente como *Triple Bottom Line* e foi formulada em 1995 por John Elkington (2012). O conceito é detalhado pelo autor no livro *Sustentabilidade: canibais com garfo e faca* (Elkington, 2012), lançado originalmente em 1997.

O livro apresenta, além da necessidade de mudança de visão corporativa, os benefícios ao planeta, quando se adotam as melhores práticas no contexto da sustentabilidade no ambiente dos negócios, públicos e privados, ele oferece às organizações o caminho ao desenvolvimento sustentável.

O conceito do tripé é baseado nos três pilares da sustentabilidade, os 3 *Ps*: *Profit, Planet e People*, (Lucro, Planeta e Pessoas). O Lucro é considerado o pilar econômico da sustentabilidade, segundo o autor (*op. cit.*) é o pilar mais confortável para as empresas, afinal é no lucro que elas focam. Porém, o desafio está na maneira como as organizações verificam se suas operações são economicamente sustentáveis.

Ao adotar o conceito, uma organização, para ser financeiramente viável, precisa ser socialmente justa e ambientalmente responsável, ou seja, o autor defende que a agenda baseada no TBL não trará somente retorno quanto ao valor econômico, mas haverá o acréscimo à organização, também, do valor ambiental e social, ou seja, contemplando-se o desenvolvimento econômico, o desenvolvimento social e a proteção ambiental (Elkington, 2012; Oliveira, Medeiros, Terra, & Quelhas, 2012).

A proposta de valor, conforme afirma o Elkington (2012), é representada por um garfo e seus três dentes: a prosperidade econômica, a qualidade ambiental e a justiça social, sendo que, para se

vencer os desafios presentes no século 21, será fundamental que haja integração entre essas três dimensões.

As organizações devem ter a consciência e a visão de que as melhores práticas, do desenvolvimento e da concorrência sustentável, não são apenas viáveis, mas uma questão de sobrevivência àquelas que desejam se manter no mercado, conquistando novos clientes e retendo os antigos, cada vez mais conscientes das soluções voltadas à entrega de valor e à responsabilidade social e ambiental (Barbieri et al., 2010; Pires, 2012; Prahalad & Ramaswamy, 2004; Tachizawa & Andrade, 2008).

Desde os primeiros alertas sobre as questões da natureza, realizados em 1949 no livro *Sand County Almanac*, por Aldo Leopold (Ferreiro, 2009; Jürgens, 2014; Leopold, 1968; Ximenes, 2011) até a Cúpula das Nações Unidas sobre o Desenvolvimento Sustentável (ONU, 2015a), de 2015, verifica-se uma evolução lenta, porém consistente, da preocupação em relação à natureza, ao longo do tempo.

No Quadro 1 apresenta-se a cronologia dos fatos que se destacam no despertar da consciência ambiental e, por consequência, ao desenvolvimento sustentável do planeta.

Quadro 1 – Fatos relevantes na cronologia do Desenvolvimento Sustentável

ANO	DESCRIÇÃO DOS FATOS
1949	Publicação do texto <i>Ética da Terra</i> , no livro <i>Sand County Almanac</i> , de Aldo Leopold, que alerta para a necessidade da consciência ecológica através do respeito à terra. A <i>Ética da Terra</i> de Leopold (1968), manifesta a ampliação das fronteiras éticas com a inclusão do respeito ao solo, águas, plantas, animais, ou coletivamente a própria terra (Jürgens, 2014).
1962	Publicação do livro <i>Primavera Silenciosa</i> de Rachel Carson, que alerta para os efeitos nocivos do uso indiscriminado de agrotóxicos na lavoura (Carson, 1962).
1968	Primeira reunião para a criação do Clube de Roma. Formado por um grupo de cientistas, economistas e empresários que compartilhavam a preocupação com o futuro da humanidade (The Club of Rome, 2017).
1972	Criação do Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (PNUMA), um órgão que tem entre seus principais objetivos monitorar o estado do meio ambiente global, alertar sobre seus problemas e ameaças e recomendar medidas para melhorar a qualidade de vida da população sem comprometer os recursos e serviços ambientais das gerações futuras (ONU, 2017).
1972	Sachs (1993) cria as cinco dimensões do ecodesenvolvimento, que afirma que todo planejamento deve contemplar, simultaneamente, as cinco dimensões da sustentabilidade: social, econômica, ecológica, espacial e cultural, com a busca do equilíbrio do capital humano, natural, físico e financeiro.
1980	No ano de 1980 a preocupação com a sustentabilidade obteve, oficialmente, maior ênfase com a adoção do termo Desenvolvimento Sustentável (DS), ocorrida a partir da publicação do documento <i>World Conservation Strategy</i> (WCS) pela instituição <i>International Union for Conservation of Nature and Natural Resources</i> (IUCN) (Gavard, 2009; IUCN, 1980).
1981	Lei brasileira de Política Nacional de Meio Ambiente (Brasil, 1981). Tem como objetivo a preservação, melhoria e recuperação da qualidade ambiental, com condições ao desenvolvimento socioeconômico, aos interesses da segurança nacional e à proteção da dignidade da vida humana
1987	Em 1987 a ONU adota o conceito de Desenvolvimento Sustentável (DS). O desenvolvimento que atende às necessidades do presente sem comprometer a capacidade das gerações futuras de atender suas próprias necessidades (United Nations, 2007)
1992	Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento. (Rio de Janeiro). Cúpula da Terra (ECO 92). Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento. Elaboração da Agenda 21 Global, um plano para repensar as demandas do crescimento econômico, o avanço da igualdade social, assegurando-se da proteção ambiental (Elkington, 2012; MMA, 2002; United Nations, 2002b)
1995	Introdução dos três pilares da Sustentabilidade, por John Elkington (Elkington, 2012). <i>Triple Bottom Line</i> (TBL) é uma expressão que ficou consagrada como o Tripé da Sustentabilidade e é baseada no conceito dos 3 Ps: <i>People, Planet e Profit</i> , (Pessoas, Planeta e Lucro).

1997	O Protocolo de Quioto é um acordo ambiental internacional resultante da 3ª Conferência das Partes, realizada na Convenção das Nações Unidas sobre Mudança Climáticas, que estabeleceu metas de redução da emissão de dióxido de carbono (CO ₂) pelos países industrializados (MMA, 2016b; United Nations, 1998, 2005)
2000	A Declaração do Milênio é um documento elaborado por chefes de estado e de governo. Objetivos: a redução pela metade o número de pessoas que vivem na pobreza extrema, o fornecimento de água potável e educação a todos, de inverter a tendência de propagação da AIDS e de alcançar outros objetivos no domínio do desenvolvimento (ONU, 2000)
2002	Cúpula Mundial sobre Desenvolvimento Sustentável, Rio +10. Foi o encontro, ocorrido em Joanesburgo, África do Sul em 2002, que gerou a Declaração de Joanesburgo (United Nations, 2002b), cujo documento ratificou o tripé da sustentabilidade, contemplando o desenvolvimento econômico, o desenvolvimento social e a proteção ambiental
2012	Conferência das Nações Unidas sobre o Desenvolvimento Sustentável, Rio+20 (ONU, 2012b), ocorrida no Rio de Janeiro em 2012, quando foram avaliados os avanços realizados, as pendências e os compromissos políticos firmados nos eventos anteriores
2015	Cúpula das Nações Unidas sobre o Desenvolvimento Sustentável. Agenda para o desenvolvimento, composta por 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), que devem ser implementados ao longo dos quinze anos seguintes, após 2015 (ONU, 2015a).

Fonte: elaborado pelos autores

A preocupação com a natureza é refletida em um primeiro momento através de ações pontuais de alguns cientistas como Aldo Leopold e suas considerações éticas em relação à propriedade. Em sua percepção a propriedade não é somente um direito de quem a possui, mas também reflete em deveres recíprocos, ou seja, se a terra é explorada, eticamente o solo, as águas, as plantas, os animais, ou coletivamente a própria terra, devem ser protegidos pelo seu próprio agressor (Leopold, 1968).

Após Leopold, um outro alerta foi dado por Rachel Carson em 1962, quando chamou a atenção contra o uso indiscriminado de defensivos agrícolas na lavoura. Seu livro Primavera Silenciosa (Carson, 1962) chama a atenção sobre os perigos do uso do diclorodifeniltricloroetano (DDT), o que a fez enfrentar na época a revolta das grandes indústrias químicas, produtoras de fertilizantes e inseticidas.

Posteriormente, a partir da década de 1970, a ONU entra oficialmente nas discussões com a realização de conferências globais especificamente para discutir questões voltadas à sustentabilidade, trazendo uma nova luz a este tema tão instigante (United Nations, 2016b).

Essa nova visão da ONU tem refletido, diretamente, na tentativa de manutenção do equilíbrio do meio ambiente através da quebra de paradigmas e da adoção das boas práticas de sustentabilidade pelos vários ambientes envolvidos direta, ou indiretamente, o que inclui as indústrias, empresas de serviços, governos, organismos e, também, pela população consciente, que vem agregando cada vez mais pessoas engajadas na defesa do meio ambiente.

A quebra de paradigma inicia-se, realmente, no início da década de 1970 (Sachs, 1993), a partir de junho de 1972 com a realização da Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente Humano, em Estocolmo na Suécia, quando elaborou-se a Declaração de Estocolmo a qual resultou nos 26 princípios que marcaram o início da integração entre as práticas de preservação ambiental com o desenvolvimento (MMA, 1972).

Sachs (1993), foi fonte de inspiração dos participantes da Conferência com a criação, neste mesmo ano de 1972, das cinco dimensões do ecodesenvolvimento, que afirmava que todo planejamento deveria contemplar, simultaneamente, as cinco dimensões da sustentabilidade: social, econômica, ecológica, espacial e cultural, com a busca do equilíbrio do capital humano, natural, físico e financeiro. A Conferência foi um marco, a Declaração de Estocolmo formou os alicerces para o Desenvolvimento Sustentável, que são os princípios que são fundamentais para o desenvolvimento humano e para a proteção do meio ambiente.

Ainda no ano de 1972, em dezembro, a ONU cria o *United Nations Environmental Program* (UNEP), que no Brasil é conhecido como Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (PNUMA). O PNUMA é o principal organismo global, no contexto do meio ambiente. É uma agência do Sistema das Nações Unidas (ONU), responsável pela promoção da conservação do meio ambiente e pelo uso eficiente dos recursos voltados ao desenvolvimento sustentável (ONU, 2017; United Nations, 2016c). O PNUMA (ONU, 2017) tem em seu escopo as seguintes áreas temáticas de atuação: (1) mudanças climáticas; (2) a gestão de ecossistemas e biodiversidade; (3) o uso eficiente de recursos e o consumo e produção sustentáveis; e (4) a governança ambiental.

De acordo com a ONU (2010) a expressão desenvolvimento sustentável, foi popularizada a partir da publicação do relatório *Our Common Future* (Nosso Futuro Comum), pela Comissão Mundial sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento (CMMAD), no ano de 1987. Este relatório, também é conhecido como Relatório *Brundtland*, em homenagem à primeira-ministra da Noruega, responsável por chefiar a comissão (Senado Federal, 2016). A partir dele, segundo Guimarães e Feichas (2009, p. 309), “a questão ambiental ganhou outra proporção, impulsionando pesquisas sobre indicadores de sustentabilidade”.

Foi o relatório *Our Common Future* (United Nations, 1987, 2010) que introduziu a definição do desenvolvimento sustentável e que é aceito internacionalmente (Locarno, Bahia, & Ferreira, 2010; Schaltegger, Lüdeke-Freund, & Hansen, 2016; UNEP, 2005; Visbeck et al., 2013) como “o desenvolvimento que satisfaz as necessidades do presente sem comprometer a capacidade das gerações futuras satisfazerem as suas próprias necessidades”.

Além deste importante conceito para a temática sustentabilidade, foi a partir da aceitação do relatório, pela Assembleia Geral das Nações Unidas, que as nações passaram a dar maior importância política ao tema (Daly, 1990; Elkington, 2012; Mitchell, 2012; Sutton, 2004).

O relatório manifesta a preocupação, não só com o desenvolvimento sustentável nos ambientes na Terra, mas, também no espaço, e alerta para a necessidade do comprometimento das instituições, mais do que o uso da tecnologia, para a conquista e exploração sustentável deste ambiente: “o futuro do espaço como recurso não dependerá tanto da tecnologia, mas da lenta e difícil batalha para criar instituições internacionais competentes para administrar esse recurso” (CMMAD, 1991; United Nations, 1987).

Vale salientar que em relação aos oceanos, de interesse deste estudo, o relatório *Nosso Futuro Comum*, contém no Capítulo 10 um item específico, chamado A administração das Áreas Comuns, Item I, Oceanos o Equilíbrio da Vida, no qual consta que os oceanos são fontes de alimentos, proporcionando transporte, energia, emprego, lazer e tantas outras atividades sociais, econômicas e culturais, no entanto, apesar de sua importância para a economia dos países este ambiente permanece em constante ameaça (CMMAD, 1991; United Nations, 1987).

O relatório *Our Common Future* teve grande relevância política, a ponto de sua aceitação influenciar a *United Nations Conference on Environment and Development* (UNCED), ou Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (CNUMAD), chamada de Cúpula da Terra e popularmente conhecida como ECO 92 (Oliveira et al., 2012).

Durante a CNUMAD, realizada no Rio de Janeiro em 1992, os chefes de estado dos 179 países participantes elaboraram uma agenda global que visava minimizar os problemas ambientais existentes em todo o planeta., chamada Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (ONU, 1992; United Nations, 1992), considerado o ápice de atenção ao tema Sustentabilidade nesta década.

A Declaração do Rio reconhece o TBL em seus 27 princípios ao envolver a questão do desenvolvimento sustentável e a necessidade de construir uma sinergia do desenvolvimento social e econômico com o uso do capital natural (MMA, 1992b). Apesar de sua importância para o desenvolvimento sustentável do planeta, o contexto marítimo não é mencionado especificamente nesses princípios, porém, está implícito que para se obter um desenvolvimento sustentável, a participação do Estado é fundamental no processo de proteção e respeito ao meio ambiente, o que inclui o ambiente marinho, afinal todos são responsáveis, neste caso, não somente o Estado, mas também todos os indivíduos, incluindo o ambiente corporativo, como requisito indispensável para o desenvolvimento sustentável.

No entanto, os Oceanos foram abordados na Cúpula da Terra, na Agenda 21 Global (MMA, 1992a), que é um destaque do fórum, um plano para repensar as demandas do crescimento econômico, o

avanço da igualdade social, assegurando-se da proteção ambiental (Elkington, 2012; MMA, 2002; United Nations, 2002b).

Dentre os temas tratados, estavam os efeitos nocivos da emissão de gases, que causavam o efeito estufa¹ e, por consequência, o aquecimento global. Nesta Conferência realizou-se, o embrião do Protocolo de Quioto, a Convenção Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima (UNFCCC) (MMA, 2016a).

Foi, portanto, a partir dessa Convenção, que as discussões sobre os efeitos do crescimento evoluíram, refletindo na elaboração do Protocolo de Quioto, que foi o resultado de um tratado complementar à essa Convenção, que estabeleceu metas, de redução da emissão de gases poluentes pelos países industrializados (as Partes), no qual o Brasil o ratifica em 2002, através do Decreto Legislativo nº 144 de 2002 (MMA, 2016b).

Apesar da importância desse acordo e do fato de China e Estados Unidos, países com as maiores economias (World Bank, 2015) e também os mais poluidores do mundo (Bang, Underdal, & Andresen, 2015) não terem ratificado o Protocolo de Quioto e das controvérsias sobre as causas e efeitos das mudanças climáticas (Felício, 2014), as ações para o fortalecimento do Desenvolvimento Sustentável continuaram a ser realizadas pela ONU, através das Conferências Rio+10, de 2002 e a Rio+20, de 2012, que mantiveram a busca de atitudes conjuntas para um futuro melhor, as quais são abordadas na sequência.

Com a preocupação aumentando na virada do século, em setembro de 2000, chefes de Estado e de Governo se reuniram em Nova Iorque, Estados Unidos da América, para formalizar a Declaração do Milênio (ONU, 2000), na qual são definidos valores e princípios para o novo milênio, enfatizando o reconhecimento da responsabilidade global quanto aos princípios da dignidade humana, da igualdade e da equidade, para todos os povos. O resultado gerou um documento que serve de base para a busca do desenvolvimento sustentável e para as decisões adotadas em outras conferências promovidas pela ONU, como a Rio +10 e Rio +20.

O conceito do desenvolvimento sustentável começa a se consolidar em 2002, no evento organizado pela ONU chamado *World Summit on Sustainable Development* (WSSD), ou Cúpula Mundial sobre Desenvolvimento Sustentável, também conhecida como Rio+10. O encontro realizado na cidade de Joanesburgo, África do Sul, tinha como principal objetivo a revisão das metas propostas na Agenda 21, de 1992 (MMA, 1992a), no entanto, segundo Sequinel (2002, p. 13) o proposta final ficou aquém do esperado, em função “dos poucos resultados práticos alcançados”.

Isso se comprova na Declaração de Joanesburgo (United Nations, 2002b), cujo documento se limita a ratificar as propostas vinculadas ao Tripé da Sustentabilidade que contempla o desenvolvimento econômico, o desenvolvimento social e a proteção ambiental (Elkington, 2012; MMA, 2002; United Nations, 2002b). Neste documento os chefes de Estado reafirmam o compromisso com o desenvolvimento sustentável, através da proposta de atingir as metas acordadas nas principais conferências e acordos internacionais realizados pela ONU desde 1992.

Particularmente de interesse desta pesquisa destaca-se o Capítulo 17, que trata sobre os Oceanos e Mares, o qual gerou recomendações sobre questões chave relativas ao ambiente marinho (United Nations, 2002a). A proposta contempla a criação de mecanismos necessários para a sua proteção, baseada em princípios de gestão integrada e boa governança e com um alerta para a necessidade do aumento dos recursos, da ampliação da consciência pública e da participação efetiva das partes interessadas.

No âmbito dos cruzeiros marítimos, o texto alerta para a necessidade de avançar significativamente para garantir a adoção de regras rígidas quanto à descarga de resíduos pelos navios de cruzeiro, regras que, também, orientem quanto à eliminação eficaz como uma prática ambiental comum.

Dez anos após o encontro de Joanesburgo (*op. cit.*) e vinte anos depois da Cúpula da Terra de 1992, realizou-se no Rio de Janeiro em 2012 a *United Nations Conference on Sustainable Development* (UNCSD), ou Conferência das Nações Unidas sobre o Desenvolvimento Sustentável (CNUDS), também conhecida como Rio+20 (ONU, 2012b), quando foram avaliados os avanços realizados, as pendências e os compromissos políticos firmados nos eventos anteriores (ONU, 2012a).

¹ O efeito estufa tem aumentado nas últimas décadas e gerado as mudanças do clima fruto do aumento descontrolado das emissões de gases de efeito estufa como o dióxido de carbono e o metano. A liberação dessas substâncias na atmosfera ocorre por conta de diversas atividades humanas, entre elas o transporte, o desmatamento, a agricultura, a pecuária e a geração e o consumo de energia (MMA, 2016b).

Segundo a ONU (2012c) o encontro resultou em um documento que contém medidas práticas para a implementação do desenvolvimento sustentável. Na declaração final da Conferência, os chefes de Estado publicaram o texto chamado: O Futuro que Queremos (MMA, 2012; United Nations, 2012a), onde renovam o “compromisso com o desenvolvimento sustentável e com a promoção de um futuro econômico, social e ambientalmente sustentável para o nosso planeta e para as atuais e futuras gerações”.

Em relação aos Oceanos e Mares, o texto reafirma o reconhecimento de que eles são fundamentais para a sobrevivência do planeta, com os governantes se comprometendo com a manutenção da biodiversidade marinha, alertando para o fato de que seu ecossistema é afetado pela poluição através de detritos que são descartados por diversas fontes marinhas e terrestres, incluindo os transportes marítimos e as águas de escoamento. Devendo, portanto, tomar medidas para reduzir a incidência e os impactos da poluição nos ecossistemas marinhos, principalmente, aplicando de forma eficaz as convenções em vigor adotadas no âmbito da Organização Marítima Internacional (IMO).

Após diversos encontros e Conferências, finalmente chefes de Estado e de Governo se reuniram para formalizar uma das mais importantes agendas para o desenvolvimento (ONU, 2015a). Essa nova agenda é composta por 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), que devem ser implementados ao longo dos quinze anos seguintes a 2015.

Segundo o Ministério das Relações Exteriores (MRE, 2015), os Objetivos são o resultado de orientações voltadas ao Desenvolvimento do Milênio ratificadas na Conferência Rio +20 e que, ao longo de três anos foram discutidas e enfim aprovadas pelos líderes globais, resultando no documento Transformando Nosso Mundo: A Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável (ONU, 2015c).

De acordo com a ONU (2015d) “a Agenda é um plano de ação para as pessoas, o planeta e a prosperidade. Ela busca fortalecer a paz universal com mais liberdade, e reconhece que a erradicação da pobreza em todas as suas formas e dimensões, incluindo a pobreza extrema, é o maior desafio global ao desenvolvimento sustentável”. Ela reflete nos 5 Ps para o Desenvolvimento Sustentável, como meta para 2030.

Os 5 Ps buscam promover o desenvolvimento e medidas que visam direcionar o mundo, rumo a um caminho sustentável e resiliente, fomentando benefícios às (1) Pessoas ao erradicar a pobreza e a fome de todas as maneiras e garantir a dignidade e a igualdade; à (2) Prosperidade ao Garantir vidas prósperas e plenas, em harmonia com a natureza; (3) à Paz ao promover sociedades pacíficas, justas e inclusivas; (4) às Parcerias ao implementar a agenda por meio de uma parceria global sólida; e ao (5) Planeta ao proteger os recursos naturais e o clima do nosso planeta para as gerações futuras.

Em outras palavras significam a sinergia entre os governos, sociedade civil, setor privado e academia, visando beneficiar todas as Pessoas rumo a um bem comum e à Prosperidade com dignidade, promovendo a Paz universal, fomentando as Parcerias em direção ao desenvolvimento sustentável e proporcionando a esperança de um futuro melhor para as gerações futuras e para o Planeta.

A perspectiva da ONU, através dos Objetivos e Metas da Agenda 2030, é de levar em conta o legado e, também, avançar em relação às metas não alcançadas dos Objetivos de Desenvolvimento do Milênio (ODM). Os Objetivos e Metas da Agenda, também, contemplam o turismo, uma vez que segundo a ONU (2015d) é um setor importante para o desenvolvimento sustentável, por contribuir para a manutenção do equilíbrio ambiental do planeta, para a sustentabilidade social e para subsidiar o desenvolvimento econômico.

Isso ocorre através da geração de empregos, promoção da cultura e o desenvolvimento das localidades, no entanto, para tal, devem-se definir e implantar políticas que promovam o turismo sustentável utilizando-se ferramentas para monitorar os impactos causados para o seu desenvolvimento sustentável e assim contribuir e atender aos desafios do milênio.

Todos os objetivos e metas são importantes direta ou indiretamente para o desenvolvimento sustentável do ambiente marinho e para o desenvolvimento do turismo de cruzeiros, no entanto, o Objetivo 14 se destaca no interesse desta pesquisa, dentre os 17 ODS (ONU, 2015a). O Objetivo 14 contempla a vida na água, ao salientar a importância em se conservar e usar sustentavelmente os oceanos, os mares e os recursos marinhos para o desenvolvimento sustentável.

O ODS14 tem sua importância ressaltada em função dos oceanos serem a maior fonte de proteínas do mundo, com mais de três bilhões de pessoas dependendo de sua biodiversidade marinha e costeira para subsistência e mais de 200 milhões de pessoas que vivem direta ou indiretamente da

pesca, o que, no entanto, tem contribuído para a redução de espécies de peixes devido aos subsídios recebidos, o que acaba refletindo no volume crescente da pesca predatória (Schmidt et al., 2017; United Nations, 2015a),.

Tornando-se necessária a orientação quanto ao seu uso de forma sustentável e quanto à capacitação e governança oceânica, a fim de minimizar esses impactos o ODS14 definiu as seguintes metas:

Quadro 2 – Metas do Objetivo 14 (ODS 14)

ODS 14
Até 2025, evitar e reduzir significativamente a poluição marinha de todos os tipos;
Até 2020, gerenciar e proteger de forma sustentável os ecossistemas marinhos e costeiros para evitar impactos adversos significativos;
Minimizar e abordar os impactos da acidificação dos oceanos;
Até 2020, efetivamente regular a pesca, acabando com pesca ilegal;
Até 2020, conservar pelo menos 10% das áreas costeiras e marinhas;
Até 2020, proibir certas formas de subsídios à pesca que contribuam para a exploração excessiva e pesca ilegal;
Até 2030, aumentar os benefícios econômicos para os pequenos Estados insulares em desenvolvimento e os países menos desenvolvidos a partir do uso sustentável dos recursos marinhos, inclusive através da gestão sustentável das pescarias, da aquicultura e do turismo;
Aumentar o conhecimento científico, desenvolver a capacidade de pesquisa e transferir tecnologia marinha, a fim de melhorar a saúde oceânica e aumentar a contribuição da biodiversidade marinha para o desenvolvimento dos países em desenvolvimento, em particular os pequenos Estados insulares em desenvolvimento e os países menos desenvolvidos;
Fornecer acesso aos pescadores artesanais em pequena escala a recursos e mercados marinhos;
Melhorar a conservação e o uso sustentável dos oceanos e seus recursos através da implementação do direito internacional.

Fonte: adaptado de (United Nations, 2015a)

Essas metas precisam ser atingidas sob o risco de se minimizar a importância dos oceanos, que vai além da fonte de alimentos ou de absorção de CO₂, por permitir a criação de empregos dignos que possam reduzir a pobreza em ambientes onde o turismo possa ser sustentavelmente explorado, através da promoção de um padrão inclusivo de crescimento e desenvolvimento (Schmidt et al., 2017).

4.2 Percepção das organizações sobre a Agenda 2030

O resultado da pesquisa quantitativa, apresentada neste estudo é parte de uma das etapas da pesquisa empírica da tese (Ramoá, 2018), cuja etapa tinha o intuito de avaliar o nível de conhecimento dos respondentes sobre temas relativos ao desenvolvimento sustentável.

Conforme informado anteriormente, a pesquisa internacional aqui apresentada foi enviada para 196 organizações, sendo 90 portos e terminais marítimos internacionais membros (CLIA, 2018a) ou parceiros (CLIA, 2018b) da CLIA, 18 portos marítimos brasileiros (ANTAQ, 2018), 62 organizações especializadas em questões ambientais relacionadas ao ambiente marinho, aqui chamadas de especialistas, além de 26 companhias de cruzeiros marítimos membros da CLIA (CLIA, 2018a).

Os questionários, elaborados com questões nos idiomas inglês e português, foram enviados por e-mail através do aplicativo *Survey Monkey*, sendo que os endereços eletrônicos foram obtidos diretamente nos sites corporativos, acreditando-se que a relevância e atualidade do tema seria um fator motivador às empresas na divulgação de suas crenças relacionadas às iniciativas ambientais, no entanto, verificou-se que disponibilizar um canal de comunicação especificamente relacionado a um tema da sustentabilidade não é uma prática comum entre as organizações consultadas, segundo Ramoa, Flores, & Stecker (2018). No caso das companhias de cruzeiros identificou-se que apenas as empresas Aida Cruises, Costa Cruise Lines, Royal Caribbean e Tui Cruises, indicam um canal de comunicação em páginas específicas sobre a dimensão *sustainability*.

A falta de um meio de interlocução com o mercado, que permita o acesso às informações sobre a adoção das melhores práticas sustentáveis, não significa necessariamente que as empresas não as adotem, no entanto, uma eventual falta de interesse na divulgação, pode ter refletido no baixo percentual de respostas às consultas, com o retorno de 101 questionários, sendo computadas 72 respostas válidas, ou seja, 36,73% do total das 196 organizações consultadas responderam positivamente à pergunta (Q1): Você tem algum conhecimento sobre os temas desenvolvimento

sustentável ou sustentabilidade, ou sustentabilidade ambiental? Em caso de resposta negativa, agradecia-se pela participação e a pesquisa era encerrada, caso contrário, a investigação prosseguia. Na pesquisa da tese, o questionário era considerado válido, para efeito de análise, quando todas as questões eram respondidas, o que ocorreu com 72 respondentes.

Os questionários foram respondidos pelos três grupos consultados: Portos, Especialistas e Companhias de Cruzeiros Marítimos. Ao final obteve-se respostas de 36 portos marítimos (40%), 24 organizações especialistas no tema central da pesquisa (38,71%) e 12 companhias de cruzeiros marítimos (46,15%).

Como exemplo das instituições especialistas, que autorizaram a divulgação do nome², destaca-se a: *Heinrich Böll Foundation* (Boell, 2017), uma organização com sede em Berlin, Alemanha, que possui 33 escritórios em cinco continentes e atua em defesa das questões sociais, econômicas e ambientais; a *DKN Future Earth*, sediada em Stuttgart, Alemanha, realiza pesquisas em várias partes do planeta com o intuito de entender a dinâmica e a causalidade da mudança global e os problemas da sustentabilidade (DKN Future Earth, 2017); e a *International Union for Conservation of Nature* (IUCN, 2017), sediada em Gland, Suíça, criada em 1948, uma organização que engloba 1.300 associações membros, no âmbito público, privado e organizações não-governamentais (ONGs) e mais 16.000 especialistas que pesquisam as necessidades para a capacitação do progresso humano, desenvolvimento econômico e proteção do ambiente natural.

Relativo às companhias de cruzeiros marítimos que responderam à pesquisa, ressalta-se sua importância para o turismo marítimo, tanto pelo número de passageiros transportados quanto pelo volume de vendas, isso porque as 12 companhias respondentes fazem parte da parcela responsável pelo transporte de 71,20% dos passageiros e 64,30% das vendas globais previstas para 2018, segundo Cruise Market Watch (Cruise Market Watch, 2018).

Dentre elas constam quatro empresas do grupo *Carnival Corporation*, que tem participação de 47,4% no mercado de passageiros e 39,4% do total do faturamento do setor de cruzeiros e três da *Royal Caribbean International* com 23,0% de participação no mercado e 20,2% de faturamento, ambos os grupos que demonstram transparência ao divulgar seus relatórios sobre a sustentabilidade (Carnival Corporation, 2018; Jones, Comfort, & Hillier, 2016; Jones, Hillier, & Comfort, 2016; Royal Caribbean, 2016).

Na segunda questão (Q2) foi perguntado sobre o conhecimento em relação à Agenda 2030 da ONU (United Nations, 2015b): Você está familiarizado com os 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ONU) e a agenda que deve ser implementada por todos os países até 2030? Para esta pergunta foram computadas 72 respostas válidas, sendo 25,00% “total conhecimento”; 50,00% “conhecimento parcial” e 25,00% “não tenho conhecimento”.

Analisando-se os dois primeiros conjuntos de respostas separadamente em grupos, constatou-se que, entre os 25,00%, que responderam “total conhecimento”, 19,44% dos portos consultados apresentaram esta resposta, 25,00% dos especialistas em sustentabilidade ambiental no ambiente marinho afirmaram o mesmo e 41,67% das companhias marítimas entrevistadas afirmaram ter pleno conhecimento da Agenda 2030. Dos 50,00% respondentes com “conhecimento parcial”, 52,78% dos portos e terminais, 45,83% dos especialistas no tema pesquisado e 50,00% das empresas de cruzeiros marítimos consultadas apresentaram esta afirmação.

Ao analisar estes percentuais, constata-se que a maioria dos respondentes não tem conhecimento profundo sobre a Agenda 2030, resolução que foi adotada pela ONU (United Nations, 2015b), em setembro de 2015. No entanto, nota-se que o conhecimento é maior entre as companhias de cruzeiros marítimos (41,67%), comparando-se com os outros grupos consultados.

A falta de conhecimento sobre as orientações contidas na Agenda 2030 pode ser um problema para as organizações que desejam adotar as melhores práticas no contexto do desenvolvimento sustentável, ao utilizar suas ações como um fator estratégico na conquista e manutenção de mercado, atual e potencial, em uma estratégia de crescimento e desenvolvimento, por meio de uma atitude transparente ao divulgar os resultados, não só com o intuito de informar mas também de educar a todas as partes interessadas.

² Solicitou-se aos respondentes a autorização para a divulgação do nome da empresa e do próprio respondente, sendo que, do total de respostas válidas, apenas 33,8% permitiram a divulgação.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A sustentabilidade passou a fazer parte da rotina das organizações conscientes com as demandas do planeta, no entanto, espera-se que essa atitude ocorra de maneira proativa e cada vez com maior intensidade, uma vez que os 17 Objetivos e 169 Metas de Desenvolvimento Sustentável, contidas na Agenda 2030 (United Nations, 2015b), representam um marco que pode refletir no processo inicial de mudança das percepções e atitudes ambientalmente sustentáveis, o que contribuirá para um futuro melhor, sustentavelmente falando, do planeta e por consequência de toda sua biodiversidade.

As conferências promovidas pela ONU são importantes, porém o momento é preocupante, afinal chegou-se a um ponto em que só discutir os problemas em conferências pode não ser eficaz caso não se avance para a obtenção de resultados práticos. No entanto, as definições da Agenda 2030 pode ser um alento àqueles que se preocupam com o futuro do planeta, por apresentar pela primeira vez orientações mais efetivas, traduzidas pelas 169 metas relativas às atitudes que devem ser tomadas e que servirão de bússola para as ações dos governos, e por consequência dos diversos setores da economia

Nesse sentido, a *Global Sustainable Tourism Council* (GSTC, 2017) afirma que as organizações devem praticar e contribuir com a qualidade do meio ambiente pensando no longo prazo, porém, apesar de ser um processo que requer aprendizado (Goodland & Daly, 1996), precisa ser iniciado imediatamente. As empresas devem, então, adotar as melhores práticas ambientais para que possam ser percebidas por sua contribuição com o desenvolvimento sustentável do planeta, estrategicamente essa atitude, também, contribuirá para que a organização seja percebida como um ambiente que promove a sustentabilidade.

Nesse contexto espera-se uma atitude proativa do setor turístico, principalmente por ser uma atividade potencial causadora de impactos ambientais (Buckley, 2012; Gopal, 2014; Pires, 2012; UNWTO, 2015). Portanto, adotar as melhores práticas ambientais é imperativo para a imagem dos navios de cruzeiros como destinos turísticos (Gibson, 2012; Lohmann & Panosso-Netto, 2012; Mancini, 2011; Najafipour, Marzi, & Foroozafar, 2014), caso contrário, apesar de possuírem fatores positivos relevantes, os negativos poderão ser ressaltados pelos cruzeiristas.

Dessa forma, com o intuito de contribuir com a produção de um novo conhecimento, no âmbito do desenvolvimento sustentável do planeta, esta pesquisa buscou inspiração no ambiente marinho para a apresentar, em ordem cronológica, os principais eventos sobre o desenvolvimento sustentável e os fatos relevantes no contexto da sustentabilidade ambiental. Como contribuição, tem-se nas regulamentações da ONU e na Agenda 2030, uma fonte de inspiração para as organizações como desejam formular suas estratégias empresariais em sinergia com as necessidades do planeta, proporcionando benefícios aos seus habitantes e às gerações futuras.

Agradecimentos:

Agradecemos à CAPES pelo apoio ao projeto, por meio do Programa de Doutorado Sanduíche no Exterior/Processo nº {88881.134585/2016-01} e pela Bolsa PROSUC para o doutorado.

REFERÊNCIAS

- ABNT. (2014). *ABNT NBR 15401:2014. Meios de hospedagem. Sistema de gestão da sustentabilidade. Requisitos*. São Paulo: ABNT.
- ABNT. (2015). *Introdução à ABNT NBR ISO 14001:2015*. São Paulo: ABNT.
- ANTAQ. (2018). Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Principais Portos. Retrieved February 9, 2018, from http://web.antaq.gov.br/Portal/Portos_PrincipaisPortos.asp
- Bang, G., Underdal, A., & Andresen, T. (2015). The Domestic Politics of Global Climate Change: Key Actors in International Climate Cooperation. In G. Bang, A. Underdal, & T. Andresen (Eds.) (p. 224). Cheltenham, UK: Edward Elgar Publishing, Incorporated.
- Barbieri, J. C., Vasconcelos, I., Andreassi, T., & Vasconcelos, F. C. de. (2010). Inovação e sustentabilidade: novos modelos e proposições. *RAE - Revista de Administração de Empresas*, 146–154.
- Boell. (2017). Heinrich Böll Foundation. Retrieved January 28, 2018, from <https://www.boell.de/en>
- Brasil. (1981). *PNMA. Política Nacional do Meio Ambiente. Lei 6938 de 17 de janeiro de 1981*.

Brasília: Casa Civil.

- Buckley, R. (2012). Sustainable tourism: Research and reality. *Annals of Tourism Research*, 39(2), 528–546. doi:10.1016/j.annals.2012.02.003
- Bureau Veritas. (2018). Six Golden Pearls Award. MSC Splendida earns Bureau Veritas' "Six Golden Pearls" and "Energy Efficient Design" awards. Retrieved January 14, 2018, from http://www.bureauveritas.com/wps/wcm/connect/bv_com/group/home/clients/case-studies/cs++marine++msc+cruises?presentationtemplate=bv_master/caseStudyItem
- Carnival Corporation. (2018). *Transparency Reporting. Sustainability Reports*. Miami: Carnival.
- Carson, R. (1962). *Primavera silenciosa* (2nd ed.). São Paulo: Melhoramentos.
- Cleanseas. (2018). Cleanseas, turn the tide on plastic . Retrieved February 7, 2018, from <http://cleanseas.org/download-assets>
- CLIA. (2018a). Cruise Line Members. Retrieved January 27, 2018, from <https://www.cruising.org/cruise-vacationer/member-cruise-lines>
- CLIA. (2018b). Current Executive Partner Members. Retrieved January 27, 2018, from <https://www.cruising.org/about-the-industry/executive-partner-program/current-executive-partner-members>
- CMMAD. (1991). *Nosso futuro comum* (2nd ed.). Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas.
- Cruise Market Watch. (2018). 2018 Worldwide Cruise Line Market Share. Retrieved January 25, 2018, from <http://www.cruisemarketwatch.com/market-share/>
- Daly, H. E. (1990). TOWARD SOME OPERATIONAL PRINCIPLES OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT. *Ecological Economics*, 2, 1–6.
- Dias, T. M. F. (2015). *A sustentabilidade empresarial como estratégia de criação de valor*. Instituto Superior de Contabilidade e Administração de Lisboa, Lisboa.
- DKN Future Earth. (2017). Deutsches Komitee für Nachhaltigkeitsforschung in Future Earth. About us. Retrieved December 28, 2017, from <http://www.dkn-future-earth.org/en/committee/about-us/>
- Doran, R., Hanss, D., & Larsen, S. (2015). Attitudes, efficacy beliefs, and willingness to pay for environmental protection when travelling. *Tourism and Hospitality Research*, 15(4), 281–292. doi:10.1177/1467358415580360
- Eijgelaar, E., Thaper, C., & Peeters, P. (2010). Antarctic cruise tourism: the paradoxes of ambassadorship, "last chance tourism" and greenhouse gas emissions. *Journal of Sustainable Tourism*, 18(3), 337–354. doi:10.1080/09669581003653534
- Elkington, J. (2012). *Sustentabilidade, canibais com garfo e faca*. São Paulo: M. Books do Brasil.
- Felício, R. A. (2014). "Mudanças Climáticas" e "Aquecimento Global" – nova formatação e paradigma para o pensamento contemporâneo? *Ciência e Natura*, 36(3), 257–266. doi:10.5902/2179460X13221
- Ferreiro, M. de F. (2009). Direito de Propriedade e Ética da Terra: O Contributo de Aldo Leopold. *E-Cadernos CES*, (05). doi:10.4000/eces.260
- Friends of Earth. (2016). 2016 Cruise Ship Report Card. Cruise Lines. Retrieved December 14, 2017, from <http://www.foe.org/cruise-report-card>
- Gavard, F. M. P. (2009). DO IMPASSE AO CONSENSO: um breve histórico do conceito de desenvolvimento sustentável. *Revista Sociais e Humanas*, 22(2).
- Gibson, P. (2012). *Cruise Operations Management: Hospitality Perspectives*. Abingdon: Routledge.
- Goodland, R. (2002). Sustainability : Human, Social, Economic and Environmental. *Encyclopedia of Global Environmental Change*.
- Goodland, R., & Daly, H. (1996). Environmental sustainability: universal and non-negotiable. *Ecological Applications*, 6(4), 1002–1017.
- Gopal, S. (2014). ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY: THE TOUR OPERATOR'S PERCEPTIONS. *TOURISMOS*, 9(1), 127–143.

- GRI. (2000). *Global Reporting Initiative. Diretrizes para a Elaboração de Relatórios de Sustentabilidade*. Amsterdam: United Nations.
- GSTC. (2017). Global Sustainable Tourism Council (GSTC). About us. Retrieved December 5, 2017, from <https://www.gstccouncil.org/about/about-us/>
- Guimarães, R. P., & Feichas, S. A. Q. (2009). Desafios na construção de indicadores de sustentabilidade. *Ambiente & Sociedade*, 12(2), 307–323. doi:10.1590/S1414-753X2009000200007
- Hall, C. M., Wood, H., & Wilson, S. (2017). Environmental reporting in the cruise industry. In R. Dowling & C. Weeden (Eds.), *Cruise Ship Tourism* (2nd ed., pp. 441–464). Boston: CABI. doi:10.1079/9781780646084.0441
- ISO. (2010). *Guidance for ISO national standards bodies. Stakeholder engagement for new ISO projects*. Geneva: International Standard Organization.
- IUCN. (1980). *World Conservation Strategy: living resource conservation for sustainable development*. Gland: IUCN.
- IUCN. (2017). *International Union for Conservation of Nature. About*. Gland: IUCN.
- Jones, P., Comfort, D., & Hillier, D. (2016). Sustainability and the world's leading ocean cruising companies. *Journal of Public Affairs*, 1–10. doi:10.1002/pa.1609
- Jones, P., Hillier, D., & Comfort, D. (2016). The two market leaders in ocean cruising and corporate sustainability. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 29(1), 288–306. doi:10.1108/IJCHM-04-2016-0191
- Jürgens, U. M. (2014). Compassionate coexistence: personizing the land in Aldo Leopold's Land-Ethic. *Journal of Evolution and Technology*, 24(3), 60–64.
- Klein, M. M. (2014). *Reduzir a jornada de trabalho para ajudar nosso planeta*. São Paulo: Matrix.
- Klein, R. A. (2009). *Getting a Grip on Cruise Ship Pollution*. Amsterdam: Friends of the Earth.
- Klein, R. A. (2010). Chapter 6 The cruise sector and its environmental impact. In C. Schott (Ed.), *Bridging Tourism Theory and Practice* (pp. 113–130). Somerville: Emerald Group Publishing Limited. doi:10.1108/S2042-1443(2010)0000003009
- Klein, R. A. (2011). Responsible Cruise Tourism: Issues of Cruise Tourism and Sustainability. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 18(1), 107–116. doi:10.1375/jhtm.18.1.107
- Leopold, A. (1968). *A Sand County Almanac: With Other Essays on Conservation from Round River*. New York: Oxford University Press.
- Lindgren, J. F., Wilewska-Bien, M., Granhag, L., Andersson, K., & Eriksson, K. M. (2016). Discharges to the Sea. In K. Andersson, S. Brynolf, F. J. Lindgren, & M. Wilewska-Bien (Eds.), *Shipping and the Environment: Improving Environmental Performance in Marine Transportation* (pp. 125–168). Berlin, Heidelberg: Springer Berlin Heidelberg. doi:10.1007/978-3-662-49045-7_4
- Locarno, L., Bahia, E. T., & Ferreira, W. R. (2010). Estudo da Sustentabilidade do Desenvolvimento Turístico em Reseatórios de Hidroelétricas. *REUNA*, 13(2), 11–31.
- Lohmann, G., & Panosso-Netto, A. (2012). *Teoria do Turismo*. São Paulo: Aleph.
- Mancini, M. (2011). *The CLIA guide to the cruise industry*. New York: Cengage Learning.
- Mitchell, R. W. (2012). *Sustainable Market Orientation: Its applicability in Conservation and Tourism Management*. University of Otago, Dunedin, New Zealand, Dunedin, New Zealand.
- MMA. (1972). *Declaração de Estocolmo*. Brasília: Ministério do Meio Ambiente.
- MMA. (1992a). *Agenda 21 Global*. Brasília: Ministério do Meio Ambiente.
- MMA. (1992b). *Convenção da Diversidade Biológica*. Brasília: Ministério do Meio Ambiente.
- MMA. (2002). *Declaração de Joanesburgo sobre Desenvolvimento Sustentável*. Brasília: Ministério do Meio Ambiente.
- MMA. (2012). *DECLARAÇÃO FINAL DA CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL (RIO + 20). O futuro que queremos*. Brasília: Ministério

do Meio Ambiente.

- MMA. (2016a). *Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima (UNFCCC)*. Brasília: Ministério do Meio Ambiente.
- MMA. (2016b). *Protocolo de Quioto*. Brasília: Ministério do Meio Ambiente.
- MRE. (2015). *Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS)*. Brasília: Ministério das Relações Exteriores.
- MTur. (2017). *Turismo e Sustentabilidade*. Brasília: Ministério do Turismo.
- Najafipour, A. A., Marzi, V., & Foroozanfar, M. H. (2014). The Future of Cruise Ship Tourism Industry: the challenges of cruising market and operations management. *Journal of Social Issues & Humanities*, 2(7), 213–224.
- Oliveira, L. R., Medeiros, R. M., Terra, P. de B., & Quelhas, O. L. G. (2012). Sustentabilidade: da evolução dos conceitos à implementação como estratégia nas organizações. *Production*, 22(1), 70–82. doi:10.1590/S0103-65132011005000062
- ONU. (1992). *Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento*. New York: Organização das Nações Unidas.
- ONU. (2000). *Nações Unidas. Declaração do Milênio*. New York: Organização das Nações Unidas.
- ONU. (2012a). *Documentos de referência para a Rio+20*. New York: Organização das Nações Unidas.
- ONU. (2012b). *Rio+20. Conferência das Nações Unidas sobre o desenvolvimento sustentável*. New York: Organização das Nações Unidas.
- ONU. (2015a). *Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS). 17 Objetivos para transformar nosso mundo*. New York: Organização das Nações Unidas.
- ONU. (2015b). *Os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável dos ODM aos ODS*. New York: Organização das Nações Unidas.
- ONU. (2015c). *Transformando Nosso Mundo: a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável*. New York: Organização das Nações Unidas.
- ONU. (2016). *A ONU e o meio ambiente*. New York: Organização das Nações Unidas.
- ONU. (2017). *Programa das Nações Unidas para o meio ambiente (PNUMA)*. New York: Organização das Nações Unidas.
- Pires, P. S. (2012). Sustentabilidade: dimensão ambiental. In M. C. Beni (Ed.), *Turismo: planejamento estratégico e capacidade de gestão - desenvolvimento regional de produção e clusters* (pp. 181–202). São Paulo: Manole.
- Prahalad, C. K., & Ramaswamy, V. (2004). *The Future of Competition: Co-Creating Unique Value With Customers*. Boston: Harvard Business Press.
- Ramoa, C. E. de A. (2018). *SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL: um valor estratégico na orientação e formulação de um modelo de gestão para o setor de cruzeiros marítimos*. Universidade do Vale do Itajaí. Balneário Camboriú, Tese (Doutorado em Turismo e Hotelaria).
- Ramoa, C. E. de A., Flores, L. C. D. S., & Stecker, B. (2018). The convergence of environmental sustainability and ocean cruises in two moments: in the academic research and corporate communication. *Revista Brasileira de Pesquisa Em Turismo*, 12(2), 152–178. doi:10.7784/rbtur.v12i2.1432
- Ramoa, C. E. de A., & Flores, L. C. da S. (2015). CRUZEIROS MARÍTIMOS: tendência da demanda no mercado brasileiro e internacional para os próximos 5 anos, a partir de 2014. *Observatório de La Economia Latinoamericana*, 206.
- Royal Caribbean. (2016). *Reporting. GRI & Performance Tables. Sustainability Report*. Miramar: Royal Caribbean.
- Sachs, I. (1993). Estratégias de transição para o século XXI: desenvolvimento e meio ambiente. In *Para pensar o desenvolvimento sustentável* (p. 161). São Paulo: Brasiliense.

- Sancho-Perez, A. (2001). *Introdução ao turismo*. São Paulo: Roca.
- Schaltegger, S., Lüdeke-Freund, F., & Hansen, E. G. (2016). Business Models for Sustainability: A Co-Evolutionary Analysis of Sustainable Entrepreneurship, Innovation, and Transformation. *Organization & Environment*, 29(3), 264–289. doi:10.1177/1086026616633272
- Schmidt, S., Neumann, B., Waweru, Y., Durussel, C., Unger, S., & Visbeck, M. (2017). SDG14 CONSERVE AND SUSTAINABLY USE THE OCEANS, SEAS AND MARINE RESOURCES FOR SUSTAINABLE DEVELOPMENT. In D. J. Griggs, M. Nilsson, A. Stevance, & D. McCollum (Eds.), *A Guide to SDG Interactions: from Science to Implementation* (pp. 174–218). Paris: International Council for Science.
- Senado Federal. (2016). *Do ecodesenvolvimento ao conceito de desenvolvimento sustentável*. Brasília: Senado Federal.
- Sequinel, M. C. M. (2002). Cúpula mundial sobre desenvolvimento sustentável -Joanesburgo: entre o sonho e o possível. *ANÁLISE CONJUNTURAL*, 24(nov/dez), 12–15.
- Sperb, M. P., & Teixeira, R. M. (2006). A Sustentabilidade Ambiental do Turismo Na Ilha do Mel, PR: Perspectiva dos Gestores Públicos. *Turismo: Visão e Ação (Online)*, 8(3), 1–10.
- Stefanidaki, E., & Lekakou, M. (2014). Cruise carrying capacity: A conceptual approach. *Research in Transportation Business and Management*, 13, 43–52. doi:10.1016/j.rtbm.2014.11.005
- Sutton, P. (2004). A Perspective on Environmental Sustainability. A Paper for the Victorian Commissioner Environmental Sustainability. *Strategy of Green Innovations*, 27.
- Tachizawa, T., & Andrade, R. O. B. de. (2008). *Gestão socioambiental: estratégias na nova era da sustentabilidade*. Rio de Janeiro: Elsevier.
- The Club of Rome. (2017). About us. Retrieved December 6, 2017, from <http://www.clubofrome.org/about-us/history/>
- UNEP. (2005). *Making tourism more sustainable: a guide for policy makers*. WTO. United Nations Environment Program. New York: United Nations Environment Program.
- United Nations. (1987). *UN Documents: Gathering a body of global agreements. Our Common Future, Chapter 10: Managing The Commons*. New York: United Nations Organization.
- United Nations. (1992). *United Nations Documents. Gathering a body of global agreements. Report of the World Commission on Environment and Development: Rio declaration on environment and development*. New York: United Nations Organization.
- United Nations. (1998). *KYOTO PROTOCOL TO THE UNITED NATIONS CLIMATE CHANGE*. New York: United Nations Organization.
- United Nations. (2002a). *Towards Earth Summit 2002. Environment for Sustainable Development. Oceans and Seas: Harnessing the Marine Environment for Sustainable Development*. New York: United Nations Organization.
- United Nations. (2002b). *United Nations Documents. Gathering a body of global agreements. World Summit on Sustainable Development. Johannesburg Declaration on Sustainable Development*. New York: United Nations Organization.
- United Nations. (2005). *Kyoto protocol*. New York: United Nations Organization.
- United Nations. (2007). *Indicators of Sustainable Development: Guidelines and Methodologies* (3rd ed.). New York: United Nations Organization. doi:10.1016/j.cirpj.2010.03.002
- United Nations. (2009). *Mainstreaming environmental sustainability. In country analysis and the UNDAF. A guidance note for United Nations country teams and implementing partners teams*. New York: United Nations Organization.
- United Nations. (2010). *Sustainable Development: from Brundtland to Rio 2012*. New York: United Nations Organization.
- United Nations. (2012a). *THE FUTURE WE WANT. Our Common Vision*. New York: United Nations Organization.
- United Nations. (2012b). *United Nations Conference on Sustainable Development, Rio+20*. New York:

United Nations Organization.

United Nations. (2015a). *Sustainable development goals. 17 goals to transform our world. Goal 14: Conserve and sustainably use oceans, seas and resources*. New York: United Nations Organization.

United Nations. (2015b). *Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development. UN General Assembly 70 session* (Vol. 16301). New York: United Nations Organization. doi:10.1007/s13398-014-0173-7.2

United Nations. (2016a). *Global Issues. Environment*. New York: United Nations Organization.

United Nations. (2016b). *Sustainable Development Knowledge Platform. Conferences*. New York: United Nations Organization.

United Nations. (2016c). *UNEP. United Nations Environment Programme*. New York: United Nations Organization.

United Nations. (2016d). *United Nations Documents. Gathering a body of global agreements. Sustainable Development*. New York: United Nations Organization.

UNWTO. (2015). Sustainable Development of Tourism. Retrieved January 18, 2018, from <http://sdt.unwto.org/content/about-us-5>

Veal, A. J. (2011). *Metodologia de pesquisa em lazer e turismo*. São Paulo: Aleph.

Veiga, J. E. (2005). *Desenvolvimento sustentável: o desafio do século XXI*. Rio de Janeiro: Garamond.

Veiga, J. E. (2010). Indicadores de Sustentabilidade. *Estudos Avançados*, 24(68), 39–52.

Vezzani, M. A. (2008). Turismo rural e responsabilidade ambiental e ecológica no espaço rural brasileiro. *Caderno Virtual de Turismo*, 8(1).

Visbeck, M., Kronfeld-Goharani, U., Neumann, B., Rickels, W., Schmidt, J., & Doorn, E. Van. (2013). Establishing a Sustainable Development goal for oceans and coasts to face the challenges of our future ocean. *Kiel Institute for the World Economy*, (1847), 22.

World Bank. (2015). *GDP (current US\$). Overview per country. 2015 (million)*. Washington D.C.: World Bank.

Ximenes, D. S. S. (2011). A evolução da sustentabilidade ambiental urbana e as interferências da ética. *Revista LABVERDE*, 0(2), 62. doi:10.11606/issn.2179-2275.v0i2p62-80