Instituto Brasileiro de Direito Público

Direito do Estado .com.br
O Direito Público da Cidadania

R E DAE | Revista Eletrônica de Direito Administrativo Econômico

Número 37 – fevereiro/março/abril - 2014 – Salvador – Bahia – Brasil - ISSN 1981-1861 -

ARRENDAMENTO PORTUÁRIO PARA FINS NÃO PÚBLICOS

Carlos Ari Sundfeld
Professor da Escola de Direito de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas (graduação, mestrado e especialização) e da Faculdade de Direito da PUC/SP (graduação, mestrado e doutorado)
Doutor e Mestre em Direito pela PUC/SP
Presidente da Sociedade Brasileira de Direito Público – SBDP

Rodrigo Pagani de Souza
Doutor e Mestre em Direito do Estado pela USP
Master of Laws pela Yale Law School (EUA)
Coordenador do Núcleo de Pesquisas da Sociedade Brasileira de Direito Público – SBDP

Guilherme Jardim Jurksaitis
Mestrando em Direito pela USP.
Advogado em São Paulo, graduado pela Faculdade de Direito da PUC/SP e aluno da Escola de Formação da Sociedade Brasileira de Direito Público – SBDP em 2004

1. INTRODUÇÃO

Mesmo dentro do perímetro do chamado “porto organizado”, é possível, segundo a Lei de Portos (nº. 8.630/1993), o arrendamento de áreas para fins outros que não a prestação de serviços públicos portuários. Talvez isso contrarie eventuais pressuposições quanto ao tema, que suponham que o espaço do porto haveria de servir exclusivamente para atividades portuárias. Ocorre que tal suposição é falsa. Em verdade, “nem só de atividade portuária vive o porto”, poder-se-ia dizer, para resumir.

Noutras palavras, a lei permite o arrendamento de áreas portuárias para fins não públicos, que podem variar. Entre eles tem se destacado o arrendamento para a instalação de indústrias no local, as quais sejam usuárias dos serviços portuários e atraiam, para perto, uma cadeia de novas usuárias.

Há também o propósito de revitalização urbanística de áreas do porto porventura ociosas, por meio da instalação de restaurantes, lojas e museus, de sorte a melhor integrá-lo ao meio ambiente urbano circundante.

O fato é que o arrendamento portuário para fins não públicos existe e é admitido pela lei. Este estudo chama a atenção para a sua existência, salientando que está submetido a regime jurídico diverso do aplicável ao arrendamento portuário para fins de serviço público. Tal duplicidade de regimes é reconhecida pelo ordenamento em vigor, ainda que as regras do arrendamento para fins não públicos se encontrem nitidamente em processo de evolução.

2. DOIS TIPOS DE ARRENDAMENTO PORTUÁRIO: PARA FINS DE SERVIÇO PÚBLICO E PARA FINS NÃO PÚBLICOS

2.1. Os dois tipos legais de arrendamento

A Lei de Portos (n.º 8.630, de 1993) previu dois tipos de arrendamento de áreas portuárias.

Um deles recai sobre as áreas ditas "operacionais" (art. 4º., I); o outro sobre as chamadas áreas "não operacionais" ou "não afetas às operações portuárias" (art. 34). Veja-se:

Lei 8.630, de 25 de fevereiro de 1993

> "Art. 4º. Fica assegurado ao interessado o direito de construir, reformar, ampliar, melhorar, arrendar e explorar instalação portuária, dependendo:
> I – de contrato de arrendamento, celebrado com a União no caso de exploração direta, ou com sua concessionária, sempre através de licitação, quando localizada dentro dos limites da área do porto organizado.
> .....
> Art. 34. É facultado o arrendamento, pela Administração do Porto, sempre através de licitação, de terrenos e instalações portuárias localizadas dentro da área do porto, **para utilização não afeta às operações portuárias**, desde que previamente consultada a administração aduaneira." Grifos acrescentados.

No primeiro caso (art. 4º., I), a área arrendada serve para fins do serviço público portuário. No segundo (art. 34), a área arrendada serve à utilização não afeta a tal serviço público.

Essa distinção legal tem sentido lógico.

Nem todo o espaço interno ao perímetro do chamado "porto organizado" – uma área imensa, de regra – está afeto àquilo que a lei chama de "operação portuária". A lei define-a como "a de movimentação de passageiros ou a de movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operadores portuários" (art. 1º., § 1º., II). A operação portuária, portanto, é, em suma, *envolvida na prestação de serviço público portuário*.

Se é verdade que boa parte do porto organizado deve e merece ser composta por áreas destinadas à prestação do serviço público portuário, é igualmente verdadeiro que nem todas elas estão destinadas a tanto.

Há outras áreas dentro do perímetro do porto que podem servir não à prestação de serviço público, mas a outros fins legítimos, não públicos, que geralmente guardam alguma sinergia com o serviço público em questão (apesar de com ele não se confundirem). São áreas, por exemplo, afetas a usos industriais capazes de atrair novas cadeias de usuários e assim incrementar as operações portuárias. Outro exemplo são as áreas que, antes degradadas, estejam afetas a projetos de revitalização, pelos quais se esteja buscando fomentar o turismo, a gastronomia, a cultura e a economia locais – mediante a instalação de restaurantes, museus, mercados, lojas, etc.

O importante é reconhecer que está amparado pela lei, e é uma realidade, o arrendamento de áreas portuárias para variados fins não públicos.

> A Lei de Portos fez bem em reconhecê-lo como uma possibilidade em seu art. 34, pois, assim, viabilizou ao menos dois efeitos positivos. Por um lado, permitiu o fomento de atividades econômicas catalisadoras, para o porto e seus arredores, de empresas usuárias dos serviços portuários. Por outro, viabilizou que áreas portuárias desocupadas, talvez à espera de expansão, talvez abandonadas à própria sorte e degradadas, pudessem ser desde logo arrendadas e aproveitadas para fins privados e, assim, notabilizar os portos como pólos turísticos, culturais e comerciais.
>
> A lei possibilitou, enfim, que a Administração Portuária fizesse bom uso de todas as áreas e instalações disponíveis, valendo-se de estratégias de gestão inclusivas e indutoras do desenvolvimento econômico não só do porto, mas da localidade em que situado.

As duas espécies legais de arrendamento portuário – *para fins de serviço público* e *para fins não públicos* – também foram tratadas pela regulamentação superveniente à Lei de Portos. O Decreto nº. 4.391, de 26 de setembro de 2002, ao dispor sobre o arrendamento de áreas e instalações

portuárias[1], referiu a existência dessas duas espécies: uma consistente no arrendamento feito com base no art. 4º. da Lei de Portos; outra, o arrendamento lastreado no seu art. 34. Veja-se:

> **Decreto nº. 4.391, de 26 de setembro de 2002**
>
> Art. 1º. Este Decreto regulamenta os arrendamentos de áreas e instalações portuárias, de que tratam os artigos 4º. e 34 da Lei nº. 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, cuja aplicação estende-se inclusive aos portos delegados com base na Lei nº. 9.277, de 10 de maio de 1996.

Previu o decreto que a licitação para o arrendamento de áreas com fulcro no art. 34 da Lei de Portos poderia ser feita nas modalidades de tomada de preços e convite (art. 3º., § 1º., do Dec. 4.391/2002), enquanto a licitação para o arrendamento das demais áreas dar-se-ia na modalidade de concorrência (art. 3º., *caput*, do Dec. 4.391/2002).

Sobre a distinção, vale um comentário. Ela faz sentido se considerado o fato de que, num caso, o arrendamento presta-se à exploração de serviço público, no âmbito de concessão – por isso a eleição da mais rígida das modalidades, a concorrência, própria das concessões –, enquanto no outro nada mais é do que uma cessão onerosa de área portuária para fins não públicos – por isso a eleição de modalidades licitatórias mais simples. A complexidade de cada tipo de arrendamento parece ter pesado na escolha das modalidades de licitação mais adequadas a cada qual. Mas é certo que, se o valor do arrendamento para fins não públicos for superior ao piso legal, acima do qual se exige a concorrência – valor acima de R$ 1.500.000,00, nos termos do art. 23, I, *c*, da Lei 8.666/93 –, há de se seguir a regra legal, de sorte que a concorrência pública será a modalidade adequada.

Mais recentemente, o governo federal editou nova disciplina regulamentar do arrendamento de áreas portuárias, especificamente aplicável às áreas portuárias *marítimas* e quaisquer outras sujeitas à competência da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República. Trata-se do Decreto nº. 6.620, de 29 de outubro de 2008 (ao qual se aludiu no item anterior).[2] Nele a duplicidade de regimes de arrendamento ficou estampada no Capítulo III, que trata "Dos Arrendamentos e das Autorizações de Instalações Portuárias de Uso Privativo", no qual se previram duas seções: a "Seção I – Do Arrendamento de Instalações Portuárias Operacionais" (art. 29 e 30) e a

[1] Referido decreto "[d]ispõe sobre arrendamento de áreas e instalações portuárias de que trata a Lei nº. 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, cria o Programa Nacional de Arrendamento de Áreas e Instalações Portuárias, estabelece a competência para a realização dos certames licitatórios e a celebração dos contratos de arrendamento respectivos no âmbito do porto organizado, e dá outras providências."

[2] Referido decreto "[d]ispõe sobre políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e terminais portuários de competência da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República, disciplina a concessão de portos, o arrendamento e a autorização de instalações portuárias marítimas, e dá outras providências."

"Seção II – Do Arrendamento de Instalações Portuárias Marítimas não-Operacionais" (arts. 31 a 34).

A distinção entre esses dois tipos de arrendamento nada mais é do que a extraível da Lei de Portos. Adotaram-se os conceitos de "arrendamento de áreas portuárias operacionais" e "arrendamento de áreas portuárias marítimas não-operacionais"; em essência, o de áreas operacionais é o arrendamento *para fins de serviço público*, enquanto o de áreas não-operacionais (marítimas ou não) é o arrendamento para *fins não públicos.* Noutras palavras, o decreto deixou ainda mais clara a distinção que já se podia extrair da lei.

Há algumas distinções jurídicas relevantes entre o arrendamento portuário para fins de serviço público e o arrendamento portuário para fins não públicos.

Naquele, existe aproximação com a lógica da concessão de serviço público, razão pela qual por vezes se utilizam nos contratos de arrendamento categorias jurídicas próprias da Lei de Concessões de Serviços Públicos – "bens reversíveis" (Lei 8.987/95, arts. 23, X; 35, §§ 1º. a 4º.; e 36), "condições de atualidade" do serviço (Lei 8.987/95, art. 6º, § 1º.), "receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados" (Lei 8.987/95, art. 11), "atividades inerentes, acessórias ou complementares ao serviço concedido" (Lei 8.987/95, art. 25, § 1º.), etc.

Já no arrendamento para fins não públicos, não há serviço público. Ao Estado não é dado imiscuir-se amplamente na atividade privada desenvolvida na área arrendada como se ela fosse, ou pudesse ser deliberadamente confundida com, um serviço público concedido. A atividade privada não é serviço público, submetê-la à lógica da concessão seria um erro e, mais ainda, valer-se da terminologia própria das concessões para regê-la só geraria confusão.

Como se disse, no arrendamento para fins não públicos não há serviço público, razão pela qual não se pode sujeitar a atividade à aplicação da Lei de Concessões de Serviço Público (nº. 8.987/95). Tampouco há tarifa ou preço público controlado. Ou seja, o "serviço" (atividade econômica de fabricação, comercialização e outras) e o preço não estão, como não deveriam estar, submetidos a controle estatal.

No arrendamento com fins privados, opera-se uma cessão onerosa de espaço público para fins privados – de indústria, p.ex.. É normalmente impertinente submeter essas atividades ao mesmo tipo de fiscalização que recai sobre a prestação de serviços públicos. A fiscalização estatal dessa última tende a ser mais intensa que a da primeira, pois do serviço público o Estado é o titular e, nessa condição de senhoria, tende a regulá-

lo de forma mais incisiva; já a fiscalização das atividades privadas tende a ser mais equilibrada, pois deve respeitar a liberdade de iniciativa dos particulares, constitucionalmente protegida.

2.2. Os subtipos do arrendamento portuário para fins não públicos

Como já observado, são múltiplos os tipos de uso não-público de áreas portuárias. Tanto isso é verdade que a Lei de Portos, no seu art. 34, não se pôs a listar cada um deles, num hábil reconhecimento de que as circunstâncias de cada porto é que ditariam as reais possibilidades e necessidades de uso não público de áreas específicas em cada qual encravadas.

Um dos usos possíveis é a *revitalização*, já aludida como exemplo, *para fins culturais, sociais, recreativos ou comerciais*. A regulamentação vigente sobre arrendamentos portuários dedica especial atenção a esse tipo de uso de área arrendada, ciente de que, em muitos portos pelo país, existe essa necessidade comum de revitalização de espaços. Nesse sentido, o Dec. 4.391/2002, ao impor às autoridades portuárias o dever de elaboração de uma proposta de "Programa de Arrendamento" do porto organizado a ser submetida à ANTAQ, já estabelecia, entre outras diretrizes, a de "revitalização de áreas portuárias não operacionais, para fins culturais, sociais, recreativos e comerciais" (art. 2º., § 3º., V). E, seguindo essa mesma trilha, o Dec. 6.620/2008 prevê que "[a] autoridade portuária promoverá a plena integração porto-cidade, mediante (...) a revitalização de instalações portuárias sem interesse operacional, para fins culturais, sociais, recreativos e comerciais, com o mínimo de impactos negativos para o porto e para a cidade, preservando as condições histórica, cultural, ambiental e de segurança de suas instalações e a sua integração harmônica com a área urbana" (art. 7º., § 3º.). Insiste ainda o Dec. 6.620/2008 que a autoridade portuária deve assegurar, nesses projetos de revitalização de áreas não operacionais, entre outras finalidades, "a preservação histórica e cultural da instalação a ser revitalizada e a sua integração harmônica com o entorno portuário e o contexto urbano" (art. 32, II), bem como "a geração de oportunidades turísticas, culturais e econômicas no Município, além do desenvolvimento dos negócios portuários" (art. 32, III).

Tudo isso demonstra que um dos focos de preocupação da regulamentação de arrendamentos de áreas portuárias para fins não-públicos é, realmente, a aludida revitalização, para fins sociais, culturais, recreativos ou comerciais. Mas dita revitalização não é o único foco possível.

O arrendamento portuário para fins não públicos, como ressaltado, pode ter outras finalidades, não necessariamente ligadas à revitalização, e quem o admite é a Lei de Portos, a qual não restringe esse tipo de arrendamento a fins de revitalização, mas faculta o arrendamento "de terrenos e instalações portuárias localizadas dentro da área do porto, para utilização não afeta às operações portuárias". Que utilizações podem ser essas? A lei, de forma inteligente, as deixou a critério das administrações portuárias.

Essa autorização legal para diversificados usos não públicos de áreas portuárias arrendadas é razoável na medida em que permite a cada porto, a partir de sua própria história e peculiaridades, lançar mão de estratégias de desenvolvimento de negócios consistentes com sua realidade. A revitalização para fins culturais, sociais, recreativos ou comerciais tem sido o foco da regulamentação federal, mas isso não elide a possibilidade de outros. O uso de áreas do porto para o fomento industrial, que sirva para atrair novos usuários e incrementar a utilização dos serviços portuários, é outra possibilidade, franqueada pela lei e por vezes até imbricada na dita "revitalização com fins comerciais".

3. A RESOLUÇÃO ANTAQ 55/2002 TEM COMO FOCO O ARRENDAMENTO PORTUÁRIO PARA FINS DE SERVIÇO PÚBLICO

Um exemplo atual, a ilustrar a importância de se considerar a distinção feita pela Lei de Portos quanto aos tipos possíveis de arrendamento portuário, advém de exigência de "renegociação" de contratos de arrendamento feita pela Resolução ANTAQ nº. 55, de 16 de dezembro de 2002. A exigência de "renegociação" pretende que contratos anteriores à vigência da resolução sejam adequados às suas novas disposições. Assim está posta a exigência:

> Art. 50. A Autoridade Portuária convidará as arrendatárias, cujos contratos tenham sido celebrados antes da vigência desta Norma, para **renegociar seus termos, com o propósito de adequá-los ao novo ordenamento**, respeitados os direitos adquiridos.
>
> § 1º. Aplica-se igualmente o disposto no caput aos futuros contratos resultantes de licitação em curso, na data da entrada em vigor desta Norma.
>
> § 2º. Na renegociação para adequar os contratos de que trata o caput as partes poderão estabelecer mudanças no acordo, de modo a preservar o equilíbrio inicial, desde que o objeto do contrato, as cláusulas penais e o prazo de vigência não sejam alterados.
>
> § 3º. No prazo de um ano, contado da data de publicação desta Norma, a Autoridade Portuária comunicará à ANTAQ, em relatório circunstanciado, os resultados das renegociações de que trata o caput.
>
> § 4º. Os contratos que, no prazo fixado no § 3º., não tiverem sido repactuados de forma a atingir o propósito estabelecido no caput, não poderão ser prorrogados ao término do seu prazo de vigência." Grifos acrescentados.

A questão que a "renegociação" prevista suscita é a seguinte: todo e qualquer contrato de arrendamento portuário celebrado anteriormente à data

da entrada em vigor da Res. ANTAQ 55/2002 deve, necessariamente, ser renegociado?

A resposta é negativa.

A razão é que a resolução em comento cuida, precipuamente, de arrendamentos portuários para fins de serviço público. Suas normas são, em larga medida, impertinentes a arrendamentos portuários para fins não públicos; não há sentido em submeter esses arrendamentos peculiares (para instalação de indústria, etc.) a renegociações cujo objetivo seria adequá-los a normas sobre serviços públicos portuários, para os quais não se prestam.

Pode-se facilmente constatar qual o foco da Res. ANTAQ 55/2002. Seu objeto é "...disciplinar e regular o arrendamento de áreas e instalações portuárias destinadas à movimentação e armazenagem de cargas, referido no art. 4º., inciso I, da Lei nº. 8.630, de 25 de fevereiro de 1993[3], e ao embarque e desembarque de passageiros" (conforme art. 1º de seu Anexo).

Nela se enfoca, portanto, o arrendamento de áreas situadas no porto organizado que tenham as destinações especificadas. Noutras palavras, seu objetivo é regular precipuamente os arrendamentos portuários para fins de serviço público.

Não é seu propósito tratar especificamente do arrendamento portuário para fins não públicos. O máximo que faz, no que toca a uma das subespécies de arrendamento para fins não públicos (o de "revitalização"), é reproduzir norma já constante do Dec. 4.391/2002, que dispõe que, dentre as diretrizes para a elaboração do "Programa de Arrendamento" do porto organizado, figura a da "revitalização de áreas portuárias consideradas não operacionais, para fins culturais, recreativos e comerciais" (cf. Res. ANTAQ 55/2002, art. 3º., § 3º., V; e Dec. 4.391/2002, art. 2º., § 3º., V). Ou seja, ela reconhece, como um dos possíveis arrendamentos para fins não públicos, justamente o prestante à revitalização de determinadas áreas.

Se algumas de suas demais normas eventualmente se aplicam a ambos os tipos de arrendamento – para fins de serviço público e para fins não públicos –, é certo que a sua maior parte, como prenunciado na sua ementa e circunscrito no seu art. 1º., *supra*, tem em mira o arrendamento para fins de serviço público. Traz, assim, normas simplesmente impertinentes ao arrendamento com fins privados. [4]

[3] Dispõe o citado preceito da Lei 8.630/93: "Art. 4º. Fica assegurado ao interessado o direito de construir, reformar, ampliar, melhorar, arrendar e explorar instalação portuária, dependendo: I – de contrato de arrendamento, celebrado com a União no caso de exploração direta, ou com sua concessionária, sempre através de licitação, quando localizada dentro dos limites da área do porto organizado;".

[4] Tanto isso é verdade que, recentemente, a ANTAQ realizou a Audiência Pública nº. 4/2010, pela qual submeteu a comentários a minuta de Resolução ANTAQ nº. 1687, de 6 de maio de 2010, cujo objeto era "[e]stabelecer normas para a exploração de áreas e instalações portuárias operacionais e não operacionais nos portos organizados". A proposta ainda não chegou a ser sancionada pela agência, mas a sua discussão

Disso resulta que, quando a Res. ANTAQ 55/2002 determina a renegociação dos termos de contratos de arrendamento firmados anteriormente à sua vigência, no seu art. 50, ela tem por foco prioritariamente aqueles de áreas afetas aos serviços públicos portuários. Os arrendamentos da outra espécie, isto é, de áreas portuárias para fins não públicos, dificilmente precisarão ser objeto de renegociação, pois as normas da resolução em tela são em larga medida impertinentes aos mesmos.

Portanto, aplicar a Res. ANTAQ 55/2002 sem atentar para o tipo de contrato de arrendamento que esteja em questão é um erro. Só cabe interpretá-la levando-se em conta a existência de ao menos dois tipos possíveis de arrendamento portuário, segundo a Lei de Portos, conforme demonstrado neste artigo.

---

já demonstrou que se está buscando disciplinar também, por novo ato normativo, os arrendamentos portuários para fins não públicos ("não operacionais"), para além dos destinados ao serviço público ("operacionais"), hoje enfocados pela Res. 55/2002. A ementa da proposta de resolução submetida à audiência pública já diz, com clareza, que no futuro pretende-se ter uma resolução que atente também para o arrendamento de áreas "não operacionais" dentro do porto, hoje um tanto negligenciadas pela normativa em vigor.

Só que não só a ementa, mas outras normas da minuta submetida à audiência pública reconhecem explicitamente que pode existir, dentro do porto organizado, ao menos dois tipos de áreas com vocações diferentes: as áreas operacionais e as não operacionais. As primeiras, ligadas diretamente aos serviços públicos portuários; as últimas, destinadas a outras atividades, não afetas aos serviços públicos do porto. Veja-se, nesse sentido, o art. 2º. da minuta: "Art. 2º. Para efeitos desta Norma, consideram-se: (...) IV – Áreas e Instalações Portuárias Operacionais: as destinadas à movimentação e armazenagem de cargas e ao embarque e desembarque de passageiros; V – Áreas e Instalações Portuárias não Operacionais: as áreas não afetas às operações portuárias, destinadas a atividades culturais, sociais, recreativas e comerciais, ou ainda, atividades ligadas à prestação dos serviços públicos vinculados à atividade portuária."

A minuta de resolução – vale destacar – não só distingue com clareza áreas arrendadas para fins operacionais e áreas arrendadas para fins não operacionais, como institui regras próprias para cada qual. Diz, nesse sentido, que as suas disposições relativas às áreas operacionais aplicam-se apenas *no que couber* às áreas não operacionais (art. 63). Não poderia ser diferente, pois muitas das regras que devem ser observadas para as áreas operacionais são impertinentes para as não operacionais. Veja-se, a título exemplificativo, a previsão de que os contratos de arrendamento deverão conter cláusulas relativas "ao compromisso do arrendatário com valores contratuais mínimos, a exemplo de movimentação mínima anual de carga ou de passageiros para todo o período contratual, limitada pela movimentação mínima definida no estudo de viabilidade, com a obrigação de pagamento pelo arrendatário da diferença não movimentada, apurada pela Autoridade Portuária" (art. 31, XVII). Não faz o menor sentido exigir tal previsão contratual num arrendamento que não envolve a movimentação de cargas ou de passageiros, não ligado aos serviços portuários. Outro exemplo que bem demonstra a diferença do regime aplicável a áreas operacionais do aplicável às não operacionais é a previsão da caducidade do contrato de arrendamento quando o arrendatário realizar operações portuárias de maneira inadequada (art. 37, VII). Ora, se o arrendamento diz respeito a uma área não operacional, é muito claro que nele não se realizará qualquer operação portuária, o que torna sem sentido essa previsão para as áreas não operacionais.

Em suma, a minuta de resolução sobre arrendamento de áreas portuárias em discussão na ANTAQ é mais um indicativo de que o âmbito de incidência da vigente Res. 55/2002 está sobretudo voltado às áreas operacionais, vinculadas à prestação de serviços públicos portuários; por isso se detectou a necessidade de uma nova resolução, que disciplinasse também, e com o mesmo cuidado, o arrendamento de áreas não afetas à utilização portuária.

Referência Bibliográfica deste Trabalho:

Conforme a NBR 6023:2002, da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), este texto científico em periódico eletrônico deve ser citado da seguinte forma:

SUNDFELD, Carlos Ari. SOUZA, Rodrigo Pagani de. JURKSAITIS, Guilherme Jardim. **Revista Eletrônica de Direito Administrativo Econômico (REDAE)**, Salvador, Instituto Brasileiro de Direito Público, nº. 37, fevereiro/março/abril, 2014. Disponível na Internet: < http://www.direitodoestado.com/revista/REDAE-37-FEVEREIRO-2014-CARLOS-SUNDFELD-RODRIGO-SOUZA-GUILHERME-JURKSAITIS.pdf>. Acesso em: xx de xxxxxx de xxxx

Observações:

1) Substituir "x" na referência bibliográfica por dados da data de efetivo acesso ao texto.
2) A REDAE - Revista Eletrônica de Direito Administrativo Econômico - possui registro de Número Internacional Normalizado para Publicações Seriadas (*International Standard Serial Numbe*r), indicador necessário para referência dos artigos em algumas bases de dados acadêmicas: **ISSN 1981-1861**
3) Envie artigos, ensaios e contribuição para a Revista Eletrônica de Direito Administrativo Econômico, acompanhados de foto digital, para o e-mail: redae@direitodoestado.com.br
4) A REDAE divulga exclusivamente trabalhos de professores de direito público. Os textos podem ser inéditos ou já publicados, de qualquer extensão, mas devem ser encaminhados em formato word, fonte arial, corpo 12, espaçamento simples, com indicação na abertura do título do trabalho da qualificação do autor, constando ainda na qualificação a instituição universitária a que se vincula o autor.
5) Assine gratuitamente notificações das novas edições da REDAE – Revista Eletrônica de Direito Administrativo Econômico por e-mail: http://www.feedburner.com/fb/a/emailverifySubmit?feedId=873323
6) Assine o feed da REDAE – Revista Eletrônica de Direito Administrativo Econômico através do link: http://feeds.feedburner.com/DireitoDoEstado-RevistaEletronicaDeDireitoAdministrativoEconomico

Publicação Impressa / Informações adicionais:

Informação não disponível.