

ETEC DONA ESCOLÁSTICA ROSA

ENSINO MÉDIO COM HABILITAÇÃO TÉCNICA PROFISSIONAL EM ADMINISTRAÇÃO

(Programa de Articulação da formação profissional Média e Superior – AMS)

O PROCESSO DE DESAPROPRIAÇÃO PARA O TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ: Análise dos Impactos Socioeconômicos no Bairro do Macuco

Eduardo Heitor Martins Gomes da Costa

Guilherme Moraes Quintino

Maria Luísa Santos Parra

Tiago Marques de Almeida

Resumo: Considerando os principais impactos sociais e econômicos das obras do Túnel Santos-Guarujá na comunidade do Macuco, objetiva-se analisar as necessidades das famílias e dos comerciantes em risco de realocação e propor alternativas que reduzam os impactos negativos da desapropriação. Portanto, procede-se à utilização de pesquisas bibliográficas e documentais, bem como à aplicação de um questionário quantitativo direcionada aos moradores potencialmente afetados. Desse modo, observa-se que muitos moradores estão insatisfeitos com as desapropriações devido às baixas indenizações e a falta de informações e comunicações efetivas, o que permitiu concluir que é necessário a criação de canais de comunicações claros e eficientes, além de criação de projetos sociais que auxiliem a população nessas mudanças socioespaciais.

Palavras-chaves: Desapropriação. Túnel. Macuco. Indenização.

1 INTRODUÇÃO

*Aluno do curso Técnico em Administração, na Etec Dona Escolástica Rosa – eduardo.costa120@etec.sp.gov.br
** Aluno do curso Técnico em Administração, na Etec Dona Escolástica Rosa – gulilherme.quintino@etec.sp.gov.br
*** Aluna do curso Técnico em Administração, na Etec Dona Escolástica Rosa – maria.parra2@etec.sp.gov.br
**** Aluno do curso Técnico em Administração, na Etec Dona Escolástica Rosa – tiago.almeida70@etec.sp.gov.br
***** Prof. José Mario, na Etec Dona Escolástica Rosa – jose.mario01@etec.sp.gov.br
***** Profa. Fátima Rocha, na Etec Dona Escolástica Rosa – fatima.silva43@etec.sp.gov.br.

Após mais de um século de discussões, o projeto do túnel Santos–Guarujá voltou a ganhar destaque pelos impactos que pode gerar na região. A obra é apresentada como uma alternativa capaz de fortalecer a economia local, ampliar a oferta de empregos e melhorar o deslocamento entre os dois municípios. Atualmente, cerca de 28 mil pessoas utilizam diariamente as barcas para ir ao trabalho, à escola ou cumprir outras atividades. Em períodos de grande movimento, como feriados e alta temporada, o tempo de espera pode ultrapassar horas, indicando a necessidade de uma solução mais eficiente.

Com isso, o Governo do Estado de São Paulo, em parceria com o Governo Federal, desenvolveu o projeto do túnel imerso Santos–Guarujá, que pretende reduzir o tempo de travessia para 2 a 4 minutos, proporcionando maior mobilidade e qualidade de vida. Entretanto, o empreendimento tem causado preocupação aos moradores do bairro do Macuco, pois diversas propriedades serão desapropriadas para a instalação do canteiro de obras. Embora a Constituição assegure indenização justa, prévia e em dinheiro, esse recurso muitas vezes não contempla perdas imateriais, como o rompimento de laços comunitários, a perda de identidade local e as dificuldades no acesso a serviços essenciais.

Diante disso, busca-se compreender as principais preocupações dos moradores por meio de pesquisas de campo e estudos bibliográficos. Com base nos dados coletados, foram formuladas quatro hipóteses, das quais duas foram refutadas. Assim, propõem-se alternativas que ajudem a mitigar os impactos negativos da obra, de modo que sua execução ocorra de forma mais responsável e justa para a população afetada.

2 A DESAPROPRIAÇÃO E SEUS FUNDAMENTOS

A desapropriação é definida como o instrumento jurídico que permite ao Poder Público retirar obrigatoriamente um bem do patrimônio privado, mediante indenização prévia, justa e em dinheiro. Segundo Projuris (2024), a desapropriação “consiste em

uma forma de intervenção estatal na propriedade particular, utilizada quando o imóvel é necessário para a realização de obras ou serviços de interesse coletivo”.

Na perspectiva constitucional, o art. 5º XXIV da Constituição Federal, “estabelecerá o procedimento para desapropriação por necessidade ou utilidade pública, ou por interesse social, mediante justa e prévia indenização em dinheiro, ressalvados os casos previstos nesta Constituição.”

De acordo com a Constituição Federal (1988), trata-se da possibilidade de o Estado intervir na propriedade privada “mediante justa e prévia indenização em dinheiro”. Com isso, a desapropriação não elimina o direito de propriedade do indivíduo, mas o reorienta em função da supremacia do interesse público.

Conforme Jusbrasil (2025), a desapropriação não deve ser compreendida como simples retirada de bens, mas como “instrumento de efetivação da função social da propriedade”, já que a propriedade privada não é absoluta no ordenamento jurídico brasileiro. Em sentido semelhante, Projuris (2024) afirma que esse instituto busca equilibrar interesses individuais e coletivos, “impedindo que a propriedade privada seja obstáculo para obras e políticas imprescindíveis ao desenvolvimento social”.

2.1 Fundamentos Legais e Constitucionais

A fundamentação jurídica da desapropriação envolve tanto dispositivos constitucionais quanto normas infraconstitucionais. De acordo com Jusbrasil (2024), “o Decreto-Lei nº 3.365/41 é o principal marco normativo da desapropriação por utilidade pública, estabelecendo as hipóteses e o procedimento aplicável”. De acordo com a Lei nº 4.132/1962 a desapropriação ocorre para promover uma distribuição da propriedade ou para obter o bem-estar social. A desapropriação é um ato administrativo qualificado, que só pode ser realizado diante de um interesse público devidamente comprovado. Conforme Projuris (2024), “a desapropriação deve sempre ser motivada e acompanhada de fundamentação concreta, sob pena de violar os princípios da legalidade e da segurança jurídica”.

2.1.1 Características do Instituto da Desapropriação

Entre as principais características da desapropriação, destacam-se:

1. Ato unilateral do Estado: Conforme Projuris (2024), “a desapropriação independa da vontade do proprietário”, evidenciando seu caráter coercitivo.

2. Indenização justa, prévia e em dinheiro: Trata-se de garantia constitucional. Jusbrasil (2025) afirma que a indenização “deve refletir o valor real do imóvel, preservando o equilíbrio patrimonial do expropriado”.

3. Finalidade pública obrigatória: A desapropriação só é válida quando direcionada ao interesse coletivo, caso contrário, pode ser considerada nula.

2.2 Modalidades e Hipóteses da Desapropriação

A desapropriação constitui uma das mais relevantes formas de intervenção do Estado na propriedade privada e está amparada pelo artigo 5º, inciso XXIV, da Constituição Federal, que prevê a possibilidade de retirada do bem particular “por necessidade pública, utilidade pública ou interesse social”.

Segundo Meirelles (2009), a necessidade pública ocorre em situações de caráter urgente e inadiável, nas quais o Estado precisa agir de forma imediata. Meirelles explica que esse tipo de desapropriação surge diante de “problemas que exigem solução pronta”, como em cenários de calamidade ou ameaça à segurança nacional. Assim, quando o atendimento do interesse coletivo não pode esperar, a Administração Pública está autorizada a intervir diretamente na propriedade privada, priorizando a proteção da coletividade.

Conforme afirma Di Pietro (2009), a utilidade pública ocorre quando a transferência da propriedade ao Estado é vantajosa e conveniente para o interesse coletivo, ainda que não indispensável. De acordo com o Decreto-Lei nº 3.365/1941, o artigo 2º estabelece que qualquer bem poderá ser desapropriado mediante declaração de utilidade pública, enquanto o artigo 5º lista diversas hipóteses, como segurança nacional, abertura de vias públicas, preservação de monumentos históricos, dentre outros.

Segundo Carvalho Filho (2010), o interesse social corresponde às situações em que o Estado busca concretizar valores sociais, promover a função social da propriedade e reduzir desigualdades. A Lei nº 4.132/1962 reforça esse entendimento ao estabelecer, em seu artigo 1º, que a desapropriação por interesse social deve servir

para promover “a justa distribuição da propriedade ou condicionar o seu uso ao bem-estar social”.

Além das finalidades que fundamentam a intervenção estatal, a doutrina também distingue a desapropriação quanto à forma de execução. Conforme explica um artigo jurídico publicado no Jusbrasil (2024), existem duas modalidades fundamentais: desapropriação direta e indireta. Na desapropriação direta, considerada a forma regular, o Poder Público realiza a negociação prévia e efetua o pagamento da indenização antes de tomar posse do bem. Esse procedimento garante maior transparência e segurança jurídica, preservando os direitos do proprietário. A desapropriação indireta, ocorre quando o Estado se apossa do bem antes de indenizar o particular ou sem instaurar o processo expropriatório adequado.

2.3 Contextualização do Projeto do Túnel Santos-Guarujá

De acordo com o Relatório de Impacto Ambiental (RIMA, 2024), o Túnel Santos-Guarujá terá 1,255 km de extensão, sendo 870 metros totalmente submersos sob o canal do Porto de Santos. O túnel será dividido em três células estruturais com finalidades distintas. As duas células laterais concentram o tráfego rodoviário, cada uma contendo três faixas de rolamento, destinadas a veículos de passeio e caminhões (RIMA, 2024).

Já a célula central é destinada a passagem exclusiva de pedestres e ciclistas, funcionando também como espaço técnico para dutos e cabos de infraestrutura (RIMA, 2024). O projeto prevê ainda a possibilidade de implantação futura do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT).

Segundo o Governo Federal (2025), o túnel Santos-Guarujá promete transformar a mobilidade regional ao estabelecer a primeira ligação fixa entre as duas cidades. A nova travessia permitirá que o deslocamento seja realizado em apenas dois minutos, substituindo a atual travessia por balsas, que possui média de 18 minutos, sem considerar atrasos e longas filas, superando também o percurso pela estrada, que pode chegar a uma hora para completar 40 km. Assim, a justificativa da obra está diretamente associada à necessidade pública de assegurar maior eficiência e segurança no deslocamento entre os municípios.

Conforme o Programa de Parcerias de Investimentos do Estado de São Paulo (PPI-SP, 2025), o projeto será realizado por meio de Parceria Público-Privada (PPP),

com investimento estimado em aproximadamente 6 bilhões de reais. A empresa concessionária Mota Engil será responsável pela construção, operação e manutenção do túnel, que permitirá a circulação dos automóveis, transporte público, caminhões, ciclistas e pedestres. O PPI-SP (2025) destaca ainda tratar-se de uma demanda histórica da população local, visto que mais de 28 mil pessoas realizam a travessia diariamente por catraias ou balsas, enfrentando situações precárias diante do crescimento urbano e portuário.

Diante disso, torna-se evidente que a obra do Túnel Santos–Guarujá está sustentada por fatores de necessidade pública, como mobilidade, logística e segurança da navegação. Essa perspectiva é importante para compreender por que o Estado recorre da desapropriação: a intervenção urbana atende diretamente à finalidade pública, justificando legalmente o processo e orientando os impactos sociais e econômicos discutidos nas seções seguintes.

2.4 Mobilidade Urbana e as Limitações da Travessia Santos-Guarujá

A travessia entre Santos e Guarujá é um dos principais obstáculos no que diz respeito a mobilidade urbana na baixada santista. Atualmente, a passagem entre as duas cidades depende majoritariamente do sistema de balsas, serviço esse que é marcado por longos períodos de espera, interrupções em razão do mal tempo e limitações operacionais.

Painéis eletrônicos a beira da via e o site oficial da travessia dão a estimativa atualizada do tempo de espera, que segundo a jornalista Jessica Weber, pode levar quase 1 hora em horários de pico e grande movimentação.

“A travessia costuma ter filas maiores entre 7h e 10h e entre 17h e 20h, nos dias de semana. A ida para Guarujá costuma ter mais movimento aos sábados, das 9h às 13h, e o retorno para Santos, aos domingos, das 16h às 21h.”

O trajeto ainda está sujeito a acidentes que colocam em risco a segurança e integridade física de passageiros e operadores. O histórico de acidentes reforça a insegurança e instabilidade do serviço. Em setembro de 2024, o navio porta-contêineres *Tokyo Bay* colidiu com a balsa FB-30 no canal de Santos. De acordo com a Autoridade Portuária de Santos (APS) 2024, o navio desviou do canal de navegação e se aproximou da faixa de terra no Guarujá, o que resultou na colisão com a balsa que estava atracada.

Em nota ao portal da CNN, a Secretaria do Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística (SEMIL) do Estado de São Paulo utilizou do Departamento Hidroviário (DH) para esclarecer os detalhes que diz respeito ao acidente, afirmando que não tiveram feridos. Embora não tenha havido vítimas, o incidente expôs a vulnerabilidade da balsa no movimentado Canal do Porto de Santos, reforçando a necessidade de infraestrutura adequada e medidas de segurança.

No ano seguinte, abril de 2025, outro acidente ocorre, dessa vez com a colisão de duas balsas operantes entre a travessia. As balsas FB-27 e FB-17 colidiram durante a operação que segundo a SEMIL, ocorreu por conta de uma falha no sistema de direcionamento de uma das embarcações. O impacto provocou a queda de um motociclista que se feriu e precisou ser encaminhado para atendimento médico na UPA Zona Leste, onde permaneceu sob os cuidados médicos.

2.5 Os impactos Sociais das Desapropriações Urbanas

Constata-se que, mesmo diante das afirmações do governo, registradas em atas e audiências públicas, de que seriam adotadas medidas para mitigar tais impactos, percebe-se que tais ações não serão suficientes, pois a questão ultrapassa apenas da desapropriação de imóveis. Para grande parte dos habitantes, suas vidas foram construídas naquele espaço, marcado por vínculos comunitários sólidos, memórias afetivas e boas relações de vizinhança.

Além disso, observou-se falta de transparência quanto aos procedimentos de realocação caso a indenização se mostrasse inadequada. Embora o Relatório de Estudos Socioambientais do Estudo de Impacto Ambiental (EIA), Túnel Imerso Santos–Guarujá (Processo Impacto 190/2023) preveja, em teoria, a implantação de um programa para a construção de unidades habitacionais por meio da CDHU (Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano), essa medida ainda não foi comunicada de forma clara à população local, o que aumenta o sentimento de insegurança e provoca extrema insatisfação entre os moradores, afirmando que a iniciativa compromete tanto percepções econômicas quanto, sobretudo, sociais incluindo efeitos sobre a saúde física e mental, uma vez que têm ciência de que serão removidos sem garantia de amparo governamental adequado.

2.6 Os impactos Econômicos da Desapropriação

Através da matéria jornalística "Túnel Santos–Guarujá: Estado quer pagar só um quarto do valor dos imóveis desapropriados", o Estado afirma que haverá indenização justa, enquanto os moradores da vizinhança discordam, defendendo que a indenização deve ser paga pelo valor real do metro quadrado no bairro.

Conforme previsto nos Estudos Socioambientais do Estudo de Impacto Ambiental (EIA), Túnel Imerso Santos–Guarujá (Processo Impacto 190/2023), na P16, item 2, entre os objetivos, o governo visa garantir a desocupação integral das áreas necessárias para o empreendimento, assegurando ressarcimento justo e equitativo aos imóveis afetados antes do início das obras. Também foram previstas outras medidas, como a oferta de soluções adequadas de moradia às famílias residentes em imóveis irregulares, ações de apoio para reinserção das atividades econômicas deslocadas compulsoriamente em áreas vulneráveis e a execução de um trabalho social voltado à prestação de informações, à captação de demandas e à negociação de soluções, com presença constante em campo durante todo o período de desenvolvimento do programa.

De acordo com o Site "ProprietarioDireto", o valor das moradias no bairro do Macuco varia a partir de aproximadamente R\$3.100 à R\$4.760 por metro quadrado. Contudo, segundo informações divulgadas, o governo do Estado pretende pagar cerca de R\$ 2.923,07 por metro quadrado, valor ainda não oficialmente confirmado, porém citado pelos próprios moradores, os quais relataram que tal discrepância torna inviável a realocação das famílias, pois não há imóveis equivalentes disponíveis no bairro por valores próximos.

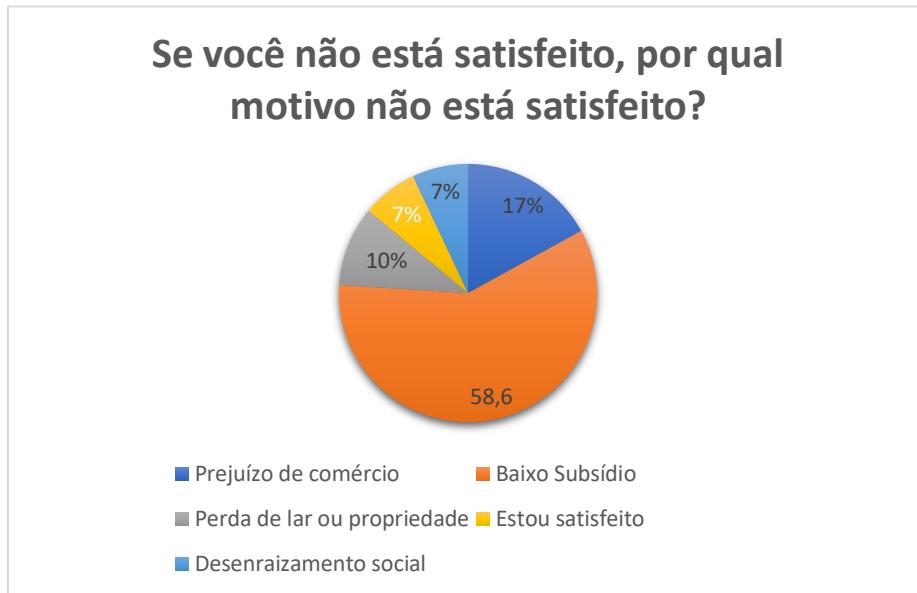
Um representante sindical entrevistado ressaltou que as famílias merecem um subsídio justo, principalmente considerando que a obra está orçada em aproximadamente R\$ 6,8 bilhões.

3 RESULTADOS E DISCUSSÃO

A pesquisa de campo realizada em 31/10/2025 junto às residências que serão desapropriadas no bairro do Macuco, obteve 29 respostas. Dentre essas, 58,6% dos participantes afirmaram que o principal malefício está relacionado ao valor considerado baixo para a indenização proposta, visto que, segundo os moradores, o

cálculo adotado não leva em conta o valor de mercado dos imóveis, utilizando apenas o valor venal, geralmente muito inferior.

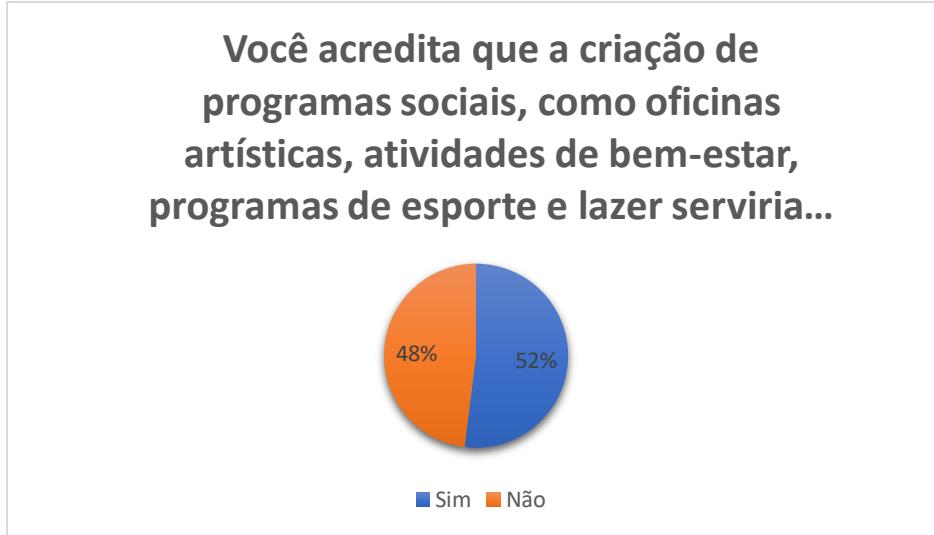
GRÁFICO 1 : Satisfação



Fonte: Elaboração dos autores, 2025

A partir desse cenário, parte-se do pressuposto que a indenização financeira, apesar de obrigatória e prevista em lei, não é suficiente para mitigar sozinha os impactos da desapropriação. Segundo moradores, a hipótese de criação de programas sociais como oficinas artísticas, atividade de bem-estar, programas de esporte e lazer serviria para suavizar os impactos, tendo uma aceitação de 51,7% das respostas e uma negação para a hipótese de criação de programas de capacitação profissional correspondendo a 55,02%.

GRÁFICO 2: Sociais



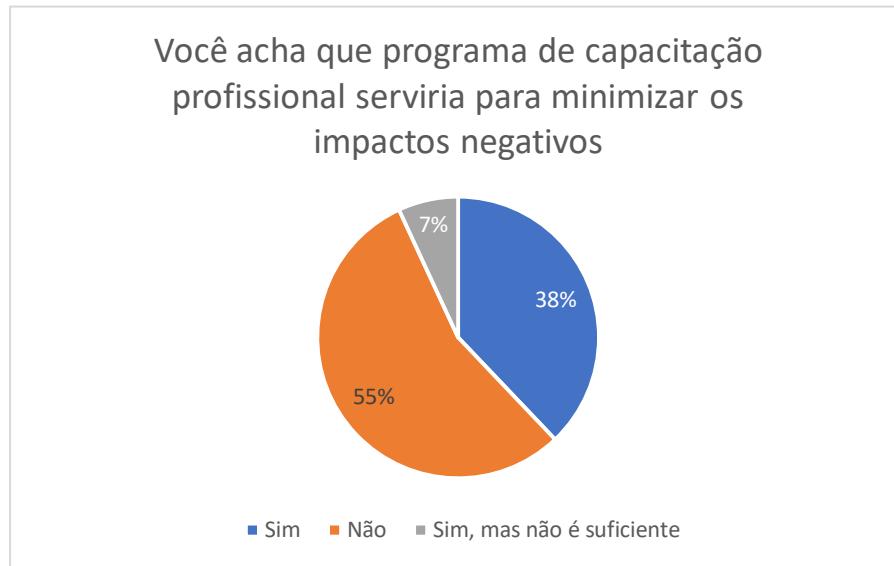
Fonte: Elaboração dos autores, 2025

A pesquisa revela que 44,8% dos entrevistados têm entre 26 e 45 anos, enquanto 51,7% estão na faixa dos 46 aos 65 anos. Esses resultados sugerem que o público é predominantemente composto por pessoas que priorizam a busca por qualidade de vida, em vez de novas oportunidades profissionais.

Destaca-se também que 36,9% dos entrevistados residem ou mantêm seus estabelecimentos comerciais na região do Macuco há mais de 26 anos. Esse dado evidencia a vulnerabilidade desses comerciantes diante da possível perda de clientes, bem como o impacto para moradores que já possuem fortes raízes culturais no local, seja por vínculos afetivos com amigos e familiares ou seja pela relação cotidiana com os comércios que frequentam.

Ressalta-se ainda que os moradores não receberam nenhum aviso formal informando se suas residências serão, de fato, desapropriadas. Entre os entrevistados, 79,3% acreditam que terão seus imóveis desapropriados e 17,2% responderam que não sabem, evidenciando a falta de comunicação clara com a população potencialmente afetada.

GRÁFICO 3: Capacitação



Fonte: Elaboração dos autores, 2025

A partir da pesquisa de campo realizada, constatou-se que as hipóteses preliminares não foram confirmadas. Inicialmente, pressupunha-se que os principais impactos percebidos pelos participantes estariam relacionados aos malefícios do desenraizamento social, de modo que as hipóteses formuladas buscavam propor medidas voltadas à mitigação desses efeitos. Contudo, os dados obtidos indicaram que a principal fonte de insatisfação entre os moradores refere-se à insuficiência da compensação financeira recebida no processo de desapropriação.

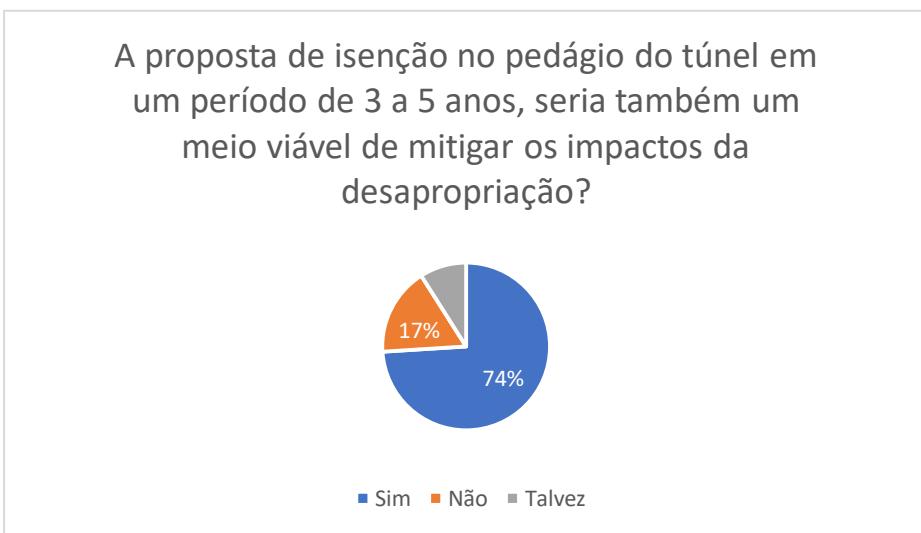
Diante desse achado, tornou-se necessário reformular o conjunto de hipóteses, agora visando especificamente aspectos financeiros. Assim, foram elaboradas novas proposições, dentre as quais se destacam “a isenção do IPTU pelo período de três a cinco anos para moradores desapropriados” e “a isenção da tarifa de passagem no túnel pelo mesmo período” visando propor medidas para solucionar os principais impactos.

GRÁFICO 4: Isenção do IPTU



A nova pesquisa de campo constata uma aceitação de 91% dos moradores entrevistados para a criação do programa de isenção do IPTU, mostrando ser uma solução eficiente quando aplicada em conjunto com uma indenização justa.

GRÁFICO 5: Isenção do pedágio.



Elaboração dos autores, 2025

A pesquisa também mostra resultados positivos em relação a “isenção de tarifas de travessia no túnel” evidenciando 74% de aceitação, contudo moradores ainda apontam em 26% que não seria eficiente ou aponta “Talvez” demonstrando que seria uma possível solução para mitigar os impactos, mas não totalmente.

A tabela é de suma importância para o trabalho pois possibilita uma análise abrangente da situação sob diferentes perspectivas, seja elas do governo, dos moradores e comerciantes, e do mercado imobiliário. Ela é composta por cinco colunas: a primeira corresponde à metragem da alocação (m²); a segunda indica o preço que o morador considera justo (valor total informado pelo entrevistado); a terceira apresenta o valor por metro quadrado decorrente dessa percepção (ou seja, o preço convertido para reais/m² conforme o morador); a quarta revela o valor de mercado, isto é, a avaliação real do terreno segundo parâmetros do mercado imobiliário; e a quinta e última coluna traz o valor venal por metro quadrado, utilizado como referência fiscal.

Tabela de valores dos terrenos do bairro.

Estudo de Precificação				
M ²	Preço/Morador	Valor por M ²	Valor de mercado	Valor venal por m ²
480	R\$ 2.000.000,00	R\$ 4.166,67	R\$ 2.077,00	R\$ 2.923,07
58	R\$ 350.000,00	R\$ 6.034,48	R\$ 4.615,00	R\$ 2.923,07
300	R\$ 900.000,00	R\$ 3.000,00	R\$ 2.075,00	R\$ 2.923,07
40	R\$ 300.000,00	R\$ 7.500,00	R\$ 4.477,00	R\$ 2.923,07

Fonte: Elaboração dos autores, 2025

Partindo de uma análise que relaciona a percepção dos moradores sobre o valor “justo”, o valor de mercado e o valor venal, evidencia-se uma discordância significativa entre o que os residentes consideram adequado e o valor proposto para as indenizações. Os dados demonstram uma tendência à supervalorização dos imóveis por parte dos moradores, enquanto o valor ofertado pelas indenizações apresenta uma desvalorização em relação às expectativas desses indivíduos. O estudo indica que o parâmetro mais equilibrado para definir a indenização seria o valor de mercado, por se tratar de um ponto intermediário entre as partes envolvidas.

4 METODOLOGIA

O presente artigo baseou-se em pesquisas documentais e bibliográficas. Adotou-se o uso de livros, artigos científicos, estudos de direitos e legislações relevantes ao tema da desapropriação. Analisou-se legislações específicas, como a Constituição Federal de 1988 e o Decreto-Lei nº 3.365/1941 e outras normas relacionadas ao tema.

Lakatos e Marconi (2010, p. 140) afirmam que “Toda pesquisa deve ter um objetivo determinado para saber o que se vai procurar e o que se pretende alcançar”. Com isso, adotou-se o objetivo de “investigar os impactos causados pelas obras do túnel Santos-Guarujá nas famílias e nos comércios do bairro do Macuco”. Foi realizada uma pesquisa de campo, através da plataforma Google Forms, e contou com 07 (sete) questões fechadas, direcionadas à população que será potencialmente desapropriada. A técnica de análise de dados foi feita de forma quantitativa e obteve 29 respostas, o que permitiu ter um conhecimento mais aprofundado sobre os malefícios no ponto de vista dos moradores que serão afetados e a comprovação das hipóteses.

Após a pesquisa foi constatado que as primeiras hipóteses não obtiveram êxito, que consistiram em proporcionar capacitação profissional para motivarem os moradores e principalmente os comerciantes, e a outra hipótese tratava de programas de lazer para distrair a comunidade afetada. Porém, levantou-se novas hipóteses e uma nova pesquisa de campo com duas perguntas fechadas e uma do meio qualitativa, obtivemos 23 respostas para a comprovação das novas hipóteses.

O tipo de pesquisa utilizado foi o exploratório, tendo em vista que o objetivo é realizar um estudo mais aprofundado sobre o tema.

Devido à falta de informação de caráter público, a informação sobre o valor venal da tabela 1 foi retirada em uma pesquisa de campo com um morador do Macuco, morador da Rua: José Patrocínio.

Como embasamento teórico sobre valores reais relacionados às moradias e comércios das ruas José do Patrocínio e a avenida Conselheiro Rodrigues Alves, utilizou-se sites como OLX, Proprietário Direto.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A construção do túnel Santos–Guarujá representa uma importante obra de infraestrutura para a Baixada Santista, capaz de beneficiar diretamente mais de 28.000 pessoas que realizam diariamente a travessia entre Santos e Guarujá por meio de balsas e catraias. A obra reduzirá o tempo atual de deslocamento, que gira em torno de 40 minutos e pode ultrapassar horas em condições climáticas desfavoráveis, para aproximadamente 3 minutos, além de diminuir riscos de acidentes e evitar trajetos alternativos que chegam a 40 km. No entanto, apesar desses avanços urbanos, o projeto também acarreta impactos significativos, sobretudo no bairro do Macuco, onde cerca de 65 residências serão desapropriadas.

Segundo a Agência de Notícias do Governo do Estado de São Paulo (2025), serão construídas 1.769 unidades habitacionais pela CDHU em três quarteirões de Santos, entre a Avenida Siqueira Campos, Senador Dantas e Rua Padre Anchieta. Desse total, 762 unidades serão destinadas à Habitação de Interesse Social (HIS), voltadas a famílias com renda de até seis salários-mínimos, e 1.007 unidades ao mercado popular, direcionadas a pessoas com renda de até dez salários-mínimos.

Embora esse projeto habitacional acompanhe as necessidades ocasionadas pela obra, ele não elimina a importância de medidas sociais complementares que tratem dos impactos emocionais, comunitários e psicológicos vivenciados pelas famílias atingidas.

Os resultados da pesquisa de campo evidenciam que grande parte dos moradores da área afetada afirmam não possuir informações claras sobre valores indenizatórios, prazos, procedimentos ou mesmo confirmação oficial da desapropriação de suas residências. Essa falta de comunicação fortalece sentimento de insegurança, incerteza e limita o planejamento familiar, emocional e financeiro. Além disso, muitos habitantes destacam que as compensações financeiras oferecidas até o momento são insuficientes, intensificando ainda mais a preocupação. Ao levantar dados após uma nova pesquisa de campo para confirmação de novas hipóteses, constatou-se que a isenção de IPTU em um período de 3 a 5 anos para essas pessoas que serão desapropriadas seria um meio de mitigar esses impactos, tal como a isenção da tarifa em um período de 3 a 5 anos para passar no túnel.

Diante desse cenário, torna-se fundamental a criação de canais de comunicação transparentes, acessíveis e permanentes, como portais informativos,

pontos de atendimento presencial e espaços dedicados ao esclarecimento de dúvidas. Esses mecanismos devem fornecer orientações atualizadas sobre os processos de indenização e reassentamento. Paralelamente, é imprescindível o desenvolvimento de programas sociais, culturais e recreativos, que auxiliem no enfrentamento do desenraizamento social, promovam convivência comunitária e reduzam os impactos psicológicos da desapropriação.

Dessa forma, considera-se, apesar dos benefícios urbanos e de mobilidade trazidos pela obra, a garantia de justiça social depende da adoção efetiva de medidas que assegurem informação, acolhimento e suporte às famílias impactadas. Somente por meio de uma abordagem que combine infraestrutura, comunicação clara e proteção social será possível tornar o projeto verdadeiramente benéfico para toda a população.

The Expropriation Process for the Santos-Guarujá Tunnel: An Analysis of the Socioeconomic Impacts on the Macuco Neighborhood

Abstract: Considering the main social and economic impacts of the Santos-Guarujá Tunnel construction on the Macuco community, this study aims to analyze the needs of families and local merchants at risk of relocation and to propose alternatives that may reduce the negative impacts of expropriation. To this end, bibliographic and documentary research was carried out, along with the application of a quantitative questionnaire directed at potentially affected residents. The results show that many residents are dissatisfied with the expropriations due to low compensation and the lack of clear, effective information and communication. This made it possible to conclude that it is necessary to establish efficient and transparent communication channels, as well as to develop social projects that support the population throughout these socio-spatial changes.

Keywords: Expropriation. Tunnel. Macuco. Compensation.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, DF: Senado Federal, 1988.

BRASIL. Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941. **Dispõe sobre desapropriações por utilidade pública.** Diário Oficial da União, Brasília, DF, 23 jun. 1941.

BRASIL. Lei nº 4.132, de 10 de setembro de 1962. **Define os casos de desapropriação por interesse social.** Diário Oficial da União, Brasília, DF, 12 set. 1962.

CARVALHO FILHO, José dos Santos. **Manual de Direito Administrativo.** Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2010.

CLICK PETRÓLEO E GÁS. **Progresso de um lado, revolta do outro: túnel Santos–Guarujá avança, mas moradores temem perder suas casas.** Disponível em: <https://en.clickpetroleoegas.com.br/progresso-de-um-lado-revolta-do-outro-tunel-santos-guaruja-avanca-mas-moradores-temem-perder-suas-casas-e-fontes-de-rendas-tradicionais>. Acesso em: 22 out. 2025.

CNN BRASIL. **Navio cargueiro colide com balsa durante travessia entre Santos e Guarujá.** Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/nacional/video-navio-cargueiro-colide-com-balsa-durante-travessia-entre-santos-e-guaruja>. Acesso em: 20 out. 2025.

DATAMAR NEWS. **Navio colide contra balsa na travessia entre Santos e Guarujá.** Disponível em: <https://datamarnews.com/pt/noticias/navio-colide-contra-balsa-na-travessia-entre-santos-e-guaruja>. Acesso em: 21 set. 2025.

DATAPOLICY. **Túnel Santos–Guarujá: impactos na mobilidade, economia e desafios sociais.** Disponível em: <https://noticias.datapolicy.co/tunel-santos-guaruja-impactos-na-mobilidade-economia-e-desafios-sociais>. Acesso em: 14 nov. 2025.

DIÁRIO DO LITORAL. **Estado quer pagar só um quarto do valor dos imóveis que serão desapropriados.** Disponível em:

<https://www.diariodolitoral.com.br/cotidiano/estado-quer-pagar-so-um-quarto-do-valor-dos-imoveis-que-serao/187035>. Acesso em: 22 set. 2025.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito Administrativo.** São Paulo: Atlas, 2009.

JUSBRASIL. **Desapropriação: conceitos e fundamentos jurídicos.** 2024.

Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br>. Acesso em: 25 out. 2025.

JUSBRASIL. **Desapropriação: conheça as modalidades direta e indireta.**

Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/artigos/desapropriacao-conheca-as-modalidades-direta-e-indireta-entenda-os-direitos-dos-proprietarios-e-descubra->

como-a-necessidade-publica-influencia-esse-processo/2146286899. Acesso em: 10 set. 2025.

JUSBRASIL. Necessidade pública, utilidade pública e interesse social na desapropriação. 2025. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br>. Acesso em: 10 set. 2025.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de metodologia científica**. São Paulo: Atlas, 2010. p. 140. Acesso em: 22 out. 2025.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito Administrativo Brasileiro**. 34. ed. São Paulo: Malheiros, 2009.

MELLO, Celso Antônio Bandeira de. **Curso de Direito Administrativo**. São Paulo: Malheiros, 2010.

MINISTÉRIO DOS PORTOS E AEROPORTOS. Túnel Santos–Guarujá. Disponível em: <https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/tunel-santos-guaruja>. Acesso em: 22 nov. 2025.

PARCERIAS E INVESTIMENTOS SP. Relatório de Impacto Ambiental do Túnel Santos–Guarujá (RIMA). 2024. Disponível em:

<https://www.parceriaseminvestimentos.sp.gov.br/wp-content/uploads/2024/09/5867-RIMA-TUNEL-SANTOS-GUARUJA-JUN-24.pdf>. Acesso em: 22 nov. 2025.

PARCERIAS E INVESTIMENTOS SP. Túnel Submerso Santos–Guarujá.

Disponível em: <https://www.parceriaseminvestimentos.sp.gov.br/projeto-qualificado/tunel-submerso-santos-guaruja>. Acesso em: 11 out. 2025.

PROJURIS. Desapropriação: conceito, fundamentos e aplicações práticas.

Projuris – Plataforma de Inteligência Legal, 2024. Disponível em:
<https://www.projuris.com.br>. Acesso em: 08 set. 2025.