



## 16º Congresso Brasileiro de Assistentes Sociais

Tema: “40 anos da “Virada” do Serviço Social”

Brasília (DF, Brasil), 30 de outubro a 3 de novembro de 2019

---

Eixo: Eixo: Questão Agrária, Urbana, Ambiental e Serviço Social.

Sub-eixo: Ênfase na Questão Urbana.

### A LUTA PELA MORADIA EM TEMPOS DE (DES)PROTEÇÃO SOCIAL

Tânia Maria Ramos de Godoi Diniz<sup>1</sup>

**Resumo:** As consequências de uma urbanização com traços fortemente conservadores atravessam o desenvolvimento da Região Metropolitana da Baixada Santista (RMBS), com seus municípios inseridos em uma área entre a Mata Atlântica e o mar. É objeto de análise, em tempos de recomposição das condições de acumulação, pela sua dinâmica política, sua importância econômica portuária e suas contradições sociais.

**Palavras-chave:** Movimentos Sociais, Urbanização, Política Social.

**Resumen:** Bajo las consecuencias de una urbanización con rasgos fuertemente conservadores, la Región Metropolitana de la Baixada Santista (RMBS) se va a firmar, con sus municipios insertados en un área entre la Mata Atlántica y el mar. Se privilegia esa región para análisis en tiempos de acumulación, con su dinámica política, su importancia económica portuaria y su contradicción social.

**Palabras-claves:** Movimientos Sociales, Urbanización, Política Social.

### INTRODUÇÃO

O cenário brasileiro, pressuposto a nos orientar na reflexão sobre a dinâmica territorial da Região Metropolitana da Baixada Santista, mostra-nos um país que concentra mais de 80% da população vivendo nas grandes e médias cidades, “muito embora desigualmente distribuída”, e que nos últimos 50 anos se industrializou e desruralizou, sob as marcas de uma intensa urbanização que, nas décadas de 1980 em diante, coincide com o avanço da programática neoliberal (RIBEIRO, 2010, p. 25). Na apreensão de Rodrigues (2007, p. 79),

O urbano resultado do processo de industrialização/urbanização deve ser caracterizado como modo de vida que atinge tanto as áreas rurais como as urbanas. Assim, em que pese que uma parte da população brasileira exerce atividades primárias, que reside em áreas rurais, o Brasil é um país urbano.

Trata-se de um país que tem, na atualidade, 207,1 milhões de habitantes, com algumas características particulares: 43,6% dessa população se declara branca, 8,6%, se declara preta e 46,8%, se diz parda. Moram em 69,8 milhões de domicílios estimados, que respondem com 97,2% de água encanada, 82,9% com coleta de lixo e 99,8% tem energia elétrica. Com relação aos índices sobre o trabalho e a renda, os trabalhadores formais são 61,2% e os informais 38,8%. Entre os 10% da população com menos renda, 78,5% são pretos

---

<sup>1</sup> Professor com formação em Serviço Social. Universidade Federal de São Paulo. E-mail: <tgodiniz@uol.com.br>.

ou pardos e entre os 10% com os maiores rendimentos, esses segmentos representam 24,8% (IBGE/Síntese dos Indicadores Sociais, 2016).

Por outro lado, esse cenário nos mostra o crescimento das favelas e assentamentos precários, processo iniciado, aproximadamente, nos anos 1950, marcando profundamente a dinâmica urbana brasileira, testemunha de uma pobreza multidimensional – restrição de acesso à educação, à moradia adequada, aos serviços de saneamento básico, à proteção social, à internet - o que possibilita evidenciar outras formas de segregação urbana e reprodução da desigualdade.

Nas palavras de Maricato (2001), vivemos no Brasil as reformas urbanas sob as determinações de um urbanismo moderno com traços fortemente conservadores. É nessa direção que identificamos o desenvolvimento das cidades brasileiras, com obras de saneamento, associadas a processos de higienização que, se serviam para eliminar as epidemias, também atendiam as exigências de reordenamento e controle da sociedade, ao mesmo tempo que emergia um mercado imobiliário capitalista, sob a direção de uma burguesia com forte acento patrimonialista, que buscava o melhoramento e embelezamento das cidades. Conforme a autora (2001, p. 18),

A crescente generalização da propriedade privada da terra, a partir de 1850, com a confirmação do poder político dos grandes proprietários nas décadas seguintes, e a emergência do trabalho livre, a partir de 1888 (...) se deram antes da urbanização da sociedade. No entanto, a urbanização foi fortemente influenciada por esses fatores: a importância do trabalho escravo (inclusive para a construção dos edifícios e das cidades), a pouca importância dada à reprodução da força de trabalho mesmo com a emergência do trabalho livre, e o poder político relacionado ao patrimônio pessoal.

É, pois, sob esse arranjo econômico e político, que a Região Metropolitana da Baixada Santista (RMBS), constituída por Lei Complementar Estadual em 1996, vem afirmando sua importância econômica, fundamentalmente pela atividade portuária, desde meados do século XIX. São 9 (nove) municípios de diferentes dimensões e constituídos em tempos diversos, inseridos em uma área de domínio entre a Mata Atlântica e o mar, considerada a mais urbanizada do Brasil (Cunha; Faria, 2017), com uma população de 1,65 milhões de habitantes (IBGE, 2010). São eles: Santos, Cubatão, Guarujá, São Vicente, Bertioga, Praia Grande, Mongaguá, Itanhaém e Peruíbe. Como outras regiões metropolitanas no país, as disparidades sociais históricas não eliminam suas funções econômicas e, segundo Ribeiro (2010, p. 44),

As metrópoles estão hoje, no coração dos dilemas da nação brasileira. Em seu solo estão dramatizados e concentrados os efeitos da disjunção entre nação, economia e sociedade inerente à nossa condição histórica de periferia da expansão capitalista, acelerados pela subordinação à globalização hegemônica pelo capital financeiro.

Em tempos de mercantilização das cidades, os usos e ocupações dos espaços urbanos demarcam formas hierárquicas na apropriação do solo urbano, cujo acesso é

determinado pelo seu preço, limitando as escolhas a partir do seu valor, estabelecido no circuito da troca (CARLOS, 2015, p. 28). É assim que, na economia globalizada da atualidade, as transformações da RMBS, apoiadas nas atividades portuárias e em uma urbanização generalizada, particularizam as contradições e possibilidades que estabelecem com/entre as cidades que a compõem, principalmente no processo de valorização do solo urbano (CARLOS, 2015, p. 30).

No Brasil, existem 37 portos públicos, cuja administração é exercida pela União ou delegada a municípios, estados ou consórcios públicos. Dos 37 portos públicos<sup>2</sup>, 18 são nomeados organizados e 19 são administrados por Companhias Docas. No Porto de Santos, são 55 terminais, dos quais 14 terminais são de uso privado (Secretaria Nacional dos Portos, 2018).

Por outro lado, o desenvolvimento do porto, que “está relacionado à intensificação da navegação com o crescimento do comércio mundial como um todo” (Queiróz; Geraldo, 2015, p. 45) e à organização do trabalho que deve obedecer à uma logística portuária, transforma a cidade e a dinâmica do espaço urbano, que se abrem ao processo de mundialização do capital com a expulsão da população de suas áreas ribeirinhas e próximas ao porto, alteram as relações de trabalho nas exigências de qualificações, na intensificação da produtividade, na diminuição da demanda por trabalhadores e nos valores associados ao trabalho, alimentando cenários de reorganização geográfica do capitalismo (HARVEY, 2004).

Nesse sentido, analisar as respostas do Estado na dinâmica territorial da RMBS às demandas de acesso à moradia por segmentos da classe trabalhadora, de modo específico pescadores caiçaras que sobrevivem da pesca, impõe considerar necessariamente o direito à moradia e à cidade, principalmente em tempos de reestruturação produtiva, de mundialização do capital nas estratégias de recuperação e manutenção das taxas de lucro, e da programática neoliberal intensificada a partir dos anos 1970, com suas marcas de derruição dos direitos sociais, de desregulamentação e privatização dos serviços públicos. Assim, nossa hipótese aqui explicitada é que a recomposição das condições da acumulação do capital tem no Estado o articulador do processo produtivo, à revelia de uma legalidade outorgada, à exemplo do Estatuto da Cidade (2001), neutralizando as respostas dadas às demandas pelo acesso à moradia para segmentos da classe trabalhadora (DAL MORO, 2000, p. 194).

---

<sup>2</sup> Portos públicos: construídos e aparelhados para atender à necessidade de navegação, de movimentação de passageiros, de movimentação e armazenagem de mercadorias, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de autoridade portuária. Os terminais de uso privado são autorizados a atuar fora da área do porto organizado.

Para o desenvolvimento do presente estudo, privilegiamos o uso de abordagens qualitativas. Nessa direção, a abordagem qualitativa buscou articular a pesquisa bibliográfica, histórica e documental, com o estudo de caso como técnica de investigação.

## **1. A REGIÃO METROPOLITANA DA BAIXADA SANTISTA NO CONTEXTO DO CAPITAL**

A região vivenciou um processo intenso de desenvolvimento desde meados do século XIX, com a internacionalização do porto motivada pela expansão da economia paulista e por um urbanismo que buscava responder às alianças estabelecidas entre poder público e setores do capital, representados por grupos privilegiados pelas intervenções urbanas. A história de Santos (uma das principais cidades da RMBS) registra que, sob o instituto de reserva do mercado de obras públicas de infraestrutura aos engenheiros, “as expansões das obras públicas ... fortaleceram esses profissionais que atuaram na administração pública, favorecendo seu assalariamento e sua transformação em empresários nas construções que se formavam” (SILVA, 2003, p. 74).

Na verdade, esse desenvolvimento reflete as transformações vividas pelo Brasil ao final do século XIX, no seu movimento heterônimo, de “inserir-se nos marcos internacionais do desenvolvimento do capitalismo, tanto do ponto de vista das relações econômicas quanto pela incorporação de doutrinas, valores, modos de vida” (LANNA, 1996, p. 15). As diversas mudanças político-administrativas contribuíram para consolidar o crescimento urbano, alterando o perfil socioeconômico e redefinindo o cenário da Baixada Santista.

Em 1934, tivemos a autonomia do município de Guarujá que se separou de Santos; em 1949 foi a vez de Cubatão adquirir sua autonomia. Praia Grande também se torna município em 1967, separando-se de São Vicente. Esses cinco municípios, que juntos contam mais de 1321 quilômetros quadrados obtém grande desenvolvimento principalmente com as áreas industriais, de construção civil e residencial. (SOARES, *apud* SANTOS, 2011, p. 30)

A urbanização acelerada a partir da década de 1950 fixou os municípios entre o mar e as montanhas, região que reflete as particularidades geográficas, demográficas e de riqueza, e na qual coexistem indígenas, pescadores caiçaras, quilombolas, ribeirinhos, trabalhadores portuários, moradores permanentes das cidades e os turistas temporários e ocasionais, o que contribui para o intenso processo de especulação fundiária e imobiliária ao lado de ocupações irregulares, na disputa pelo espaço urbano (SAULE JÚNIOR, 2012). Maricato (s/d, p. 10) traz reflexões sobre esse processo,

Desigual e combinado, ruptura e continuidade, modernização do atraso, modernização conservadora, capitalismo travado, são algumas das definições que

explicam o paradoxo evidenciado por um processo que se moderniza alimentando-se de formas atrasadas, e, frequentemente, não capitalistas, *strictu sensu*. As cidades são evidências notáveis dessa construção teórica e nelas, o melhor exemplo talvez seja a construção da moradia (e parte das cidades) pelos próprios moradores (trabalhadores de baixa renda), aos poucos, durante seus horários de folga, ao longo de muitos anos, ignorando toda e qualquer legislação urbanística, em áreas ocupadas ilegalmente.

Em tempos de democracia liberal, no segundo período de governo, Vargas almejava a emancipação econômica brasileira articulada ao processo de desenvolvimento. Para tanto, defendia a aplicação de capitais brasileiros ao lado do capital de outras nacionalidades, o que significava também a defesa da industrialização do país (VIEIRA, 1983, p. 38).

É nesse contexto que a urbanização da RMBS apresenta rápido crescimento populacional, uma tendência que se mantém até a década de 1970, período em que se consolidou o centro portuário e teve início a implantação de indústrias na região, que contribuíram para esse crescimento: a criação do polo petroquímico em Cubatão e a construção da Rodovia Anchieta podem ser citados.

Essa expansão urbana se intensifica de forma diferenciada pelos municípios, quando a partir dos anos 1970 se inicia um processo de diminuição do incremento populacional, demarcando desigualdades na configuração espacial, com a presença de empreendimentos imobiliários de médio e alto padrão construtivo ocupando a orla marítima e a formação de assentamentos precários para trabalhadores atraídos pelas oportunidades de trabalho na construção civil, os quais construíram suas moradias nos morros e áreas próximas às encostas da Serra do Mar, com impactos econômicos, sociais e ambientais significativos (SAULE JÚNIOR, 2012, p. 9-11).

A limitação da mancha urbana tem suas explicações no relevo da região (entre o mar, a Serra do Mar e os mangues), na diminuição da taxa de crescimento populacional e na retração do mercado de trabalho. A partir dos anos 1980, inicia a tendência à diminuição – taxas em torno de 2,2% ao ano - que se intensifica cada vez mais, chegando, no período 2000-2010, a cifra de 1,2% ao ano, semelhante à média do país, 1,2% ao ano (RIBEIRO, 2010, p. 8).

A região, que também atrai migrantes originários do estado de São Paulo e de outras partes do país e mesmo de outros países, registrou saldo negativo migratório na primeira década do século 21. O que não impede de se considerar a existência de uma questão habitacional, com demandas tanto para novas moradias quanto para melhoria das moradias existentes. Essa desigualdade na ocupação dos espaços urbanos aparece também na cobertura dos equipamentos sociais e da infraestrutura de saneamento básico, cujas possibilidades de respostas estão no “acesso à terra urbanizada e à dinâmica urbana como

um eixo estratégico para a implementação de uma política habitacional que atenda a todas as classes sociais” (SAULE JÚNIOR, 2012, p. 27).

A título de exemplo, essa desigualdade está registrada no cumprimento de orientações urbanísticas na expansão urbana da parte oriental da cidade de Santos, o que não ocorreu na área noroeste da porção insular da cidade, com a ocupação de áreas alagadas e dos morros. Conforme Maricato (2011, p. 147), no Brasil convivemos com a lógica da aplicação discriminatória da lei, ou seja, a ilegalidade na ocupação de áreas para moradia é funcional ao sistema, na reprodução social.

Nesse sentido, impõe-se considerar também as dinâmicas culturais e políticas em curso no espaço urbano, as determinações presentes na estrutura social, ao lado da disponibilidade dos diferentes sujeitos sociais para encontrar soluções para os problemas urbanos (MARQUES; TORRES, 2005). O que traz para o debate o conceito de segregação, um processo de separação social, segundo o qual não há tolerância e tampouco disponibilidade para buscar soluções coletivas para os problemas urbanos, porque promove grandes distancias entre os tipos de moradia, de equipamentos urbanos e de serviços que marcam de forma totalmente diversa a qualidade de vida das diferentes classes sociais (CALDEIRA, 2000). A segregação representa os elementos simbólicos e ideológicos de uma sociedade histórica e tradicionalmente desigual (MARICATO, 2001).

A desigualdade é significativa na região, com os números demonstrando que 44,10% da população da RMBS reside em áreas precárias, que 54,63% das crianças de 0 a 5 anos vivem em más condições e que 17,95 casos é a taxa média de mortalidade na infância para crianças menores de 5 anos (BOQNEWS, 2016, p. 4).

Refletindo sobre os processos de urbanização desigual no Brasil, entre os quais se insere a RMBS, Maricato (s/d, p. 12) afirma que,

Ligada a esse fato está a falta de controle do Estado sobre o uso e a ocupação do solo urbano, em uma parte da cidade e exatamente aquela de residência da população pobre. Impedidos de ocupar a cidade formal (ou do mercado) a população pobre ocupa as áreas que “sobram” ou que não interessam ao mercado imobiliário. Grande parte dessas áreas é ambientalmente frágil (mangues, dunas, matas preservadas por lei, Área de Proteção de Mananciais, Áreas de Proteção Permanente, Parques Nacionais e Estaduais, encostas de morros). Além da agressão ambiental estão presentes os riscos de desmoronamentos que a cada temporada de chuvas são responsáveis por acidentes com mortes.

## **2. A REGIÃO E O PORTO EM TEMPOS DE (DES)PROTEÇÃO SOCIAL**

Com relação à realidade econômica, observa-se na RMBS, principalmente com a presença do Porto de Santos e seu significado tanto na economia local quanto nacional, o peso do setor terciário (comércio, setor financeiro e serviços), com exceção de Cubatão, área

industrializada que concentra o polo petroquímico envolvendo a Refinaria Presidente Bernardes, a Petrobrás e indústrias de fertilizantes e químicas. O desenvolvimento é marcado também pelos serviços portuários, logística e transporte, e produção imobiliária (SAULE JÚNIOR, 2012, p. 20). Ainda que circunscritas aos habitantes de áreas rurais da região, as atividades de agricultura, pecuária, pesca, produção florestal também compõem a realidade econômica da região.

Os municípios da RMBS contam com uma rede viária e de transporte composta pelo Sistema Anchieta-Imigrantes e ferrovias (MRS Logística, ALL Logística e Ferrovia Centro Atlântica), o que permite o escoamento da produção agrícola e industrial do estado de São Paulo e de outras regiões produtoras, tanto do Sudeste como das regiões Sul e Centro Oeste do Brasil, e de países do Mercosul.

Ao lado das atividades industriais e da relevância do setor terciário, o turismo tem contribuído para o desenvolvimento regional econômico. Segundo o Ministério do Trabalho e SEADE (em 2010), o setor que mais emprega na região é o de serviços (62,4%), seguido do comércio (21,9%). A indústria participa com 9,0% do total de empregos formais, seguida pela construção civil (6,3%). Além esses setores, a administração pública é uma fonte importante de geração de empregos.

A região apresenta taxas elevadas de informalidade do emprego, principalmente nos municípios mais distantes, a exemplo de Peruíbe e Itanhaém, reforçando aspectos da desigualdade social e da concentração econômica; a par disso, vale registrar a taxa de desocupação de trabalhadores, que se apresentam superiores à do estado de São Paulo e do país (IBGE, 2010).

Esse perfil urbano define a composição do espaço, na organização das áreas de moradia e lazer e das áreas de trabalho. Em síntese, as relações capitalistas, impulsionadas pela acumulação e pelo desenvolvimento, criam as formas de estar no espaço urbano, refletindo um padrão distributivo espacial das distintas classes sociais.

## **2.2. A população caiçara e o direito à moradia**

A RMBS é polarizada por Santos e São Vicente (que ocupam juntamente a área insular), por Cubatão, e por Guarujá e Bertioga, cidades definidas como vetores de expansão urbana. Conforme pesquisa de Cunha e Faria (2017, p.18), nesse último vetor – Guarujá/Bertioga – ressalta-se a existência de duas frentes.

A primeira corresponde ao distrito de Vicente de Carvalho, ocupado originalmente pelo deslocamento da população de Santos decorrente dos desmoronamentos de morros no município, em 1958. Até meados da década de 1980, este eixo caracterizava-se por abrigar uma população essencialmente de baixa renda. A partir de então, seu perfil

se alterou, passando a ser ocupado por estratos populacionais de renda média... Outra frente situa-se ao longo da orla do Guarujá e Bertioga, destinada a população permanente e flutuante de rendas média e alta.

A expansão urbana reflete duas realidades distintas, com dinâmicas socioeconômicas desiguais: a região central e orla do município de Guarujá (com 47,7% da população) e o distrito de Vicente de Carvalho (com 52,26% da população), ainda que sejam significativos os recursos dos impostos do Terminal Portuário situado nesse distrito. É lá que se localiza o Terminal de Granéis de Guarujá (TGG), construído para recepção, armazenagem e embarque de granéis sólidos, comportando unidades da Cutrale, da Cargill e da Santos Brasil (considerado o maior terminal de contêineres da América Latina).

O distrito de Vicente de Carvalho, instituído oficialmente em 1953, é distante seis quilômetros do centro de Guarujá. Inicialmente, era uma região de pescadores e trabalhadores dos bananais vizinhos e a história registra o aumento da ocupação de Vicente de Carvalho após as chuvas intensas de 1956, que provocaram o desmoronamento dos morros da cidade de Santos, obrigando centenas de famílias a buscarem outras áreas para fixarem suas moradias, ao lado de um fluxo migratório do Nordeste do país, entre os anos de 1958 e 1960. A ocupação da área ocorreu de forma desordenada porque tentativas de loteamento feitas anteriormente não resultaram em condições legais de habitabilidade.

Nessa dinâmica espacial, observa-se também a deterioração das condições de vida dos pescadores artesanais e de suas famílias, moradores da área, seja pela competição da pesca industrial, seja pela poluição das águas na região causada pelas atividades portuárias ou pela dragagem do canal. As comunidades caiçaras têm desaparecido no decorrer dos anos, perdendo inclusive suas tradições de plantio de subsistência e de pesca artesanal, e o fato de seus povos se espalharem pela RMBS dificulta a sua organização como comunidade tradicional e a implementação de políticas sociais que os apoiem na sua sobrevivência. (SAULE JÚNIOR, 2012, p. 41).

Na particularidade da RMBS, informações históricas mostram uma questão fundiária expressa na ocupação do território desde o período colonial, e em função da ampliação do comércio com o exterior, inicialmente em razão da exportação do café que ocorre nas primeiras décadas do século XX e, posteriormente, impulsionada por interesses comerciais do grande capital (MORAES; VIVAS, 2014, p. 143).

O grande capital é representado pelo Porto de Santos, onde se localizam as principais empresas de logística que mobilizam a maior porcentagem de carga, cuja capacidade atinge cerca de 144 milhões de toneladas, e pelos interesses imobiliários e turísticos que impactam intensamente no uso e ocupação do solo urbano.

É interessante derivar dessa afirmativa a experiência do Sítio Conceiçãozinha, cuja população oriunda de pescadores tradicionais, que ali se estabeleceram ao final do século



XIX e cuja origem mescla portugueses, indígenas, sulinos de origem portuguesa e outros grupos caiçaras, ocupa uma área pública ribeirinha, parte dela pertencente à União, conforme legislação que define essas terras como terras de marinha e seus acréscidos, faixa de terra originalmente reservada à União por razões de aproveitamento econômico e defesa da nação. O Sítio Conceiçãozinha está localizado em Vicente de Carvalho, distrito de Guarujá, na ilha de Santo Amaro, à esquerda do estuário do Porto de Santos e à direita do rio Santo Amaro. É um bairro encravado entre as empresas Cargill, Cutrale e Dow Química e terminais de carga e descarga. Suas ruas são de terra, mas tem iluminação e água potável. Com uma população total de 5.113 pessoas, constituída de 2.610 homens e 2.503 mulheres, vivendo em 1.370 domicílios (IBGE, 2010), essa área apresenta os problemas decorrentes deste tipo de ocupação: ausência de rede coletora de esgoto que é lançado *in natura* no rio Santo Amaro, local em que também é despejado parte do lixo que se acumula entre as palafitas, características das péssimas condições de habitabilidade. Uma parte significativa do bairro é formada por vegetação de manguezais que, mesmo apresentando um estado de degradação em razão de substâncias químicas originadas das empresas instalados no estuário, além do esgoto e lixo doméstico, os habitantes buscam defender de ocupações. Em termos dos equipamentos sociais, encontram-se na área duas escolas de educação infantil, uma escola de ensino fundamental e uma Unidade de Saúde da Família.

Dados esses registros urbanísticos e demográficos do Sítio Conceiçãozinha, principalmente tendo em vista o debate sobre as contradições que se colocam frente ao acesso e uso da terra urbana em tempos de mercantilização do solo para atender interesses do grande capital, é interessante resgatar a luta da população moradora para conquistar a segurança na posse.

Essa luta inicia-se na década de 2000, na perspectiva de se ter a regularização fundiária envolvendo a cessão do terreno e a urbanização. Foram realizados cadastramento da população moradora, pedido de concessão de uso especial para fins de moradia, declarado o imóvel de interesse do serviço público com o objetivo de realizar a regularização fundiária. Todavia, informações mais recentes afirmam que a área continuava sem título de propriedade e não beneficiada pela riqueza advinda do porto e que a prefeitura está construindo conjuntos habitacionais, para onde planeja remover famílias moradoras do Sítio Conceiçãozinha. Há referências de aprovação de um plano de desenvolvimento para expansão da região portuária, com investimento em novos terminais, inclusive de contêineres, para ampliar a capacidade das operações portuárias.

### **3. ALGUMAS CONCLUSÕES INICIAIS**

O processo de expansão urbana no Brasil apresenta características singulares, de grandes desequilíbrios entre as classes sociais, presentes desde o período colonial brasileiro, e é resultante de uma forma de constituição das cidades que se materializa nos mecanismos de espoliação urbana, na invisibilidade da dimensão social para o pensamento econômico, na centralidade do lugar da terra urbana na demarcação do poder social, econômico e político, transformando as cidades brasileiras em espaços de acumulação do capital.

Em outras palavras, o direito à cidade pelos diferentes segmentos sociais tem sido orientado por interesses e perspectivas diversas, determinantes nas possibilidades de acesso ao uso do solo urbano estabelecido a partir da estrutura das classes sociais, e marcado por seu “entrelaçamento com o processo capitalista de produção do espaço urbano” (CARLOS, 2015, p. 71).

A despeito do crescimento da demanda por moradia desde os anos 1970, as políticas habitacionais não têm apresentado resultados satisfatórios, nem no sentido quantitativo - a produção habitacional esteve sempre muito aquém da demanda por habitação - e nem quanto à qualidade dos programas implementados, com empreendimentos com má qualidade urbanística e técnica que, em grande parte dos casos, aumentaram a segregação já existente. No exemplo da luta da população moradora do Sítio Conceiçãozinha, com vistas ao acesso à moradia com infraestrutura, segurança na posse e qualidade de vida, observa-se, à revelia de uma legalidade outorgada pelas legislações vigentes, a permanência de relações patrimonialistas, marca estruturante da sociedade brasileira.

Os resultados dessa pesquisa reafirmam a hipótese e revelam o quanto a terra urbana assume uma centralidade no contexto social, político e econômico da sociedade brasileira, tanto em termos do patrimonialismo, quanto na sua potência no processo de reprodução capitalista. Ao longo da história, o patrimonialismo no contexto brasileiro é definido como mediação necessária desse processo, determinante na acumulação do capital. E se no início da colonização brasileira, a detenção de patrimônio estava associada à posse de escravos, isso se modifica a partir de 1850, na forma da posse de terras e imóveis. Como afirma Maricato (s/d, p. 11), trata-se de um patrimonialismo que acirra a desigualdade e a pobreza no Brasil, marcando de forma persistente cada poro da vida do povo brasileiro, cujas características articulam ao processo de exportação da riqueza excedente para os países centrais, também uma marca histórica.

## **Referências**

BOQNEWS, 2016.

BRASIL. **Estatuto da Cidade**, Lei no. 10.257, 2001.

CALDEIRA, T.P. do R. **Cidade de Muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo**. Tradução Frank de Oliveira e Henrique Monteiro. São Paulo: Ed. 34/EDUSP, 2000.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. A reprodução do espaço urbano como momento da acumulação capitalista *in* CARLOS, Ana Fani Alessandri (org) **Crise Urbana**. São Paulo: Editora Contexto, 2015.

CUNHA, José Marcos Pinto da; FARIA, Luiz Antonio Chaves de. **Região Metropolitana da Baixada Santista: diversidades socioespaciais na virada para o século XXI**. Campinas, SP: Librum Editora, 2017.

DAL MORO, Maristela. **O significado da luta pela terra hoje**. Anais do VII ENPESS. Brasília: ABEPSS, 2000.

HARVEY, D. **Espaços de Esperança**. Tradução Adail U. Sobral e Maria Stela Gonçalves. São Paulo: Edições Loyola, 2004.

IBGE, Censo Demográfico 2010. Aglomerados Subnormais.

LANNA, Ana Lucia Duarte. **Uma cidade na transição. Santos: 1870-1913**. Santos, SP: Editora Hucitec, 1996.

MARICATO, E. **Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2001.

MARICATO, Ermínia. **Cidades no Brasil: Neo desenvolvimentismo ou crescimento periférico predatório**. São Paulo: Revista da Defensoria Pública Edição Especial de Habitação e Urbanismo, s/d.

MARICATO, Ermínia. Globalização e política urbana na periferia do capitalismo *in* RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz; SANTOS JUNIOR, Orlando Alves (org.) **As metrópoles e a questão social brasileira**. Rio de Janeiro: Revan, Fase, 2007, 1ª. Reimpressão, 2010.

MARICATO, Ermínia. As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias: planejamento urbano no Brasil *in* ARANTES, O.; VAINER, C; MARICATP, E. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. 6ª. Edição. Petrópolis, RJ: Vozes, 2011

MARQUES, E.; TORRES, H. (Org.) **São Paulo: segregação, pobreza e desigualdades sociais**. São Paulo: Ed. Senac, 2005.

MORAES, Lucia M.; VIVAS, Marcelo D. O direito à moradia, o acesso à terra e o papel dos movimentos sociais no Brasil *in* FERNANDES, Edésio; ALFONSIN, Betânia (coord) **Direito à moradia adequada: o que é, para quem serve, como defender e efetivar**. Belo Horizonte: Editora Fórum, 2014.

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. Metrópoles, reforma urbana e desenvolvimento nacional *in* RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz; SANTOS JUNIOR, Orlando Alves

(org.) **As metrópoles e a questão social brasileira**. Rio de Janeiro: Revan, Fase, 2007, 1ª. Reimpressão, 2010.

RODRIGUES, Arlete M. **A cidade como direito**. Revista Electronica de Geografia e Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona, 2007.

SANTOS, Andre da R. O processo histórico de ocupação do município de Santos: a expansão a partir do centro *in* VASQUEZ, Daniel Arias (org). **A questão urbana na Baixada Santista. Práticas, vulnerabilidades e desafios para o desenvolvimento**. São Paulo: Editora Universitária Leopoldianum, 2011.

SAULE JÚNIOR, Nelson (coord) **Resumo Executivo de Guarujá**. São Paulo: Instituto Polis, 2012.

SILVA, Fernando Teixeira da. **Operários sem patrões: os trabalhadores da cidade de Santos no entre guerras**. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 2003.

VIEIRA, Evaldo **Estado e miséria social no Brasil: de Getúlio a Geisel**. São Paulo: Cortez Editora, 1983.