



**ENAN  
PUR 2023**  
Belém 22 a 26 de maio



## **Morar Entre Trilhos: Caminhos alternativos para o conflito urbano da Comunidade da Linha Resiste, Recife-PE**

**Juliana Vanessa Pires dos Santos Nóbrega**

LEP - Laboratório Espaço e Política/ UFPE - Universidade Federal de Pernambuco  
VIA University College

**Izabella Galera**

LEP - Laboratório Espaço e Política/ MDU  
Departamento de Arquitetura e Urbanismo/ UFPE - Universidade Federal de Pernambuco

### **Sessão Temática 05: Direito à cidade e habitação no Brasil**

---

*Milhares de famílias brasileiras sofrem com a ameaça de despejo tendo suas casas e bairros prestes a sumir, sem nenhuma alternativa digna. Esta é a realidade da Comunidade da Linha, localizada no Ibura, em Recife-PE, que atravessa um conflito urbano-fundiário devido ao pedido de Reintegração de Posse solicitado pela Ferrovia Transnordestina Logística – FTL, responsável por gerir o ramal Edgard Werneck, uma linha de trem que está em estado de abandono há décadas. Consolidada há mais de 30 anos, o pleito da comunidade é pela permanência das famílias que se assentaram no local, fazendo da linha morada, dando função social ao bairro. Como em tantos outros territórios, a comunidade consolidou-se ao longo da linha férrea, na faixa de segurança, onde moradores construíram suas casas e criaram suas famílias, sendo hoje a linha um espaço público conector, constituindo-se também como espaço de lazer. Este artigo argumenta em favor do direito universal à moradia e a cidade, buscando entender o papel da arquitetura e urbanismo como intermediador no conflito. Não se objetiva um aprofundamento jurídico-institucional, mas estruturar uma argumentação para a coexistência da moradia social e a mobilidade urbana eficiente no Recife.*

*Palavras-chave. Comunidade de Interesse Social – CIS; Direito à Cidade; Conflito Urbano-Fundiário; Habitação Social.*

#### **Railway Housing: Alternative approach to the urban conflict in Comunidade da Linha Resiste, Recife-PE.**

---

**Abstract.**

*Thousands of families in Brazil are threatened with forceful eviction, erasing their homes and neighbourhoods. The Comunidade da Linha faces an urban-land conflict due to the plea for land repossession, issued by Ferrovia Transnordestina Logística – FTL, responsible for managing the branch Edgard Werneck - deactivated due to deterioration. Established over the past 30 years; the community pleads against forceful eviction. As in many other territories, the area settled along the railway; within the security lane, where the residents built their homes and lived their lives. Today, the deactivated lane is an urban space connector and a public area. This article argues in favour of the universal right to housing and urban rights, seeking to understand the role of architecture and urbanism as a mediator in the urban-land conflict. This study does not aim to reach a legal-institutional resolution but to structure an argument for the coexistence of social housing and efficient urban mobility in Recife.*

*Keywords: Social Interest Community; Urban Rights; Urban-Land Conflict; Social Housing.*

#### **Vive Entre Rieles: Enfoque alternativo al conflicto urbano en la Comunidade da Linha Resiste, Recife-PE.**

---

**Resumen.**

*Miles de familias en Brasil están amenazadas de desalojo forzoso, borrando sus casas y barrios. La Comunidad da Linha enfrenta un conflicto urbano-terrestre debido a la demanda de reposición de tierras, emitida por Ferrovia Transnordestina Logística – FTL, responsable de la gestión del ramal Edgard Werneck, desactivado por deterioro. Establecido durante los últimos 30 años; la comunidad se declara en contra del desalojo forzoso. Como en muchos otros territorios, la zona se asentó a lo largo del ferrocarril; dentro del carril de seguridad, donde los residentes construyeron sus casas y vivieron sus vidas. Hoy, el carril desactivado es un conector del espacio urbano y un espacio público. Este artículo argumenta a favor del derecho universal a la vivienda y los derechos urbanos, buscando comprender el papel de la arquitectura y el urbanismo como mediadores en el conflicto urbano-suelo. Este estudio no pretende llegar a una resolución jurídico-institucional sino estructurar un argumento para la coexistencia de vivienda social y movilidad urbana eficiente en Recife.*

*Palabras clave: Comunidad de Interés Social; Conflicto Urbano y de Tierras; Derecho a la Ciudad; Vivenda Sociale.*

## 1. Introdução

Se morar dignamente é um privilégio, lutar para permanecer na cidade e construí-la de forma justa é um direito. É à luz do conflito urbano-fundiário vivido pelas famílias da Comunidade da Linha/Sítio Santa Francisca, que resiste ao processo de Reintegração de Posse solicitado pela Ferrovia Transnordestina Logística - FTL que nos debruçamos neste artigo. Sob esta ótica, busca-se explorar as problemáticas e cenários possíveis sobre o conflito fundiário judicialmente iniciado em 2011, objetiva-se desenvolver uma reflexão crítica acerca da realidade vivida neste contexto.

A Comunidade da Linha está localizada a 10km do centro do Recife/PE, no bairro do Iburá, Região Político Administrativa 06 (RPA 06), Zona Sul e é formada composta por duas Comunidades de Interesse Social (CIS<sup>1</sup>): CIS Sítio Santa Francisca e a CIS Paz e Amor/Beco do Michelin. A comunidade iniciou seu processo de formação no início dos anos 90, anterior ao leilão que concedeu a malha ferroviária nacional ao setor privado em 1998.

O Ramal Edgard Werneck, onde está situada a Comunidade da Linha, é uma linha de trem que conecta a Linha Sul à Linha Centro de Recife. Este ramal hoje está praticamente desativado, servindo somente para a passagem do VLT que vai ao pátio da Manutenção na Estação Werneck, com frequência mensal, se muito. Esta linha que poderia servir como uma ligação de passageiros e cumprir sua função social, hoje traça um conflito urbano embasado na omissão do poder público.

Construída pela Great Western, a linha ferroviária faz conexão com 07km entre a malha Centro-Sul, sudoeste do Recife. O Pátio Ferroviário de Edgard Werneck, atual Estação Werneck, inaugurado na última década do século XIX, constituiu um dos pátios formadores da Estrada de Ferro Central de Pernambuco. (FREIRE; LACERDA, 2017). O ramal Edgard Werneck chegou a ser mencionado como uma proposta de VLT, contando com oito novas estações, estendendo para conexão com a Estação Aeroporto (JCNE, 2022), atendendo uma nova parte da cidade que atualmente não é abrangida pela rota ferroviária, porém alcançou apenas estágio de discussão.

Em 1998, a Concessionária Ferroviária do Nordeste – CFN assumiu a concessão da malha através do leilão oriundo do Plano Nacional de Desestatização. A CFN mudou sua razão social para Transnordestina Logística – TLSA, em 2013 ocorreu a cisão capital, originando a Ferrovia Transnordestina Logística – FTL, intitulada de gerir a Malha I, o qual a linha férrea debatida integra.

<sup>1</sup> Termo que designa áreas predominantemente ocupadas por populações de baixa renda em precariedade infraestrutural urbana, especialmente a de saneamento ambiental. Terminologia desenvolvida na elaboração do Atlas de Infraestrutura e Comunidades de Interesse Social do Recife, a cargo da Autarquia de Saneamento do Recife – SANEAR em 2014.

Atualmente administrada pela FTL, a linha férrea implantada em Recife, e no restante do estado, atravessam múltiplas ações judiciais de despejo contra a população que já se encontra em vulnerabilidade. Nos autos constam 38 Ações de Reintegração de Posse em Recife, onde 06 referem-se à Comunidade da Linha/Sítio Santa Francisca, com múltiplas residências por processo<sup>2</sup>. A fragmentação processual é uma estratégia a fim de enfraquecer e embaçar o real impacto das decisões jurídicas, uma vez que borra a compreensão da totalidade dos despejos.

O conflito fundiário finca suas origens na política pública brasileira onde se é favorecido o transporte rodoviário em detrimento do ferroviário, essa ligação se inicia no governo Kubitschek “com a implantação da indústria automobilística e a pressão da indústria multinacional do petróleo” (BEZERRA; *at al.*, 2021a, p. 20). A sucatação da malha ferroviária brasileira é uma consequência de um governo que favorece o interesse das grandes empresas, essa gestão se expressa à medida que a se entrega o maior interesse de recursos a construção de novas rodovias e a negligência com a malha ferroviária nacional, em que vários municípios têm projetos interrompidos, e em outras cidades são inexistentes, desconectadas ou abandonadas, e a desconexão da interiorização nacional. “Atualmente toda a malha interurbana está destruída e em áreas urbanas, abandonadas, possibilitando a transformação dos leitos das vias em “favelas”” (CAVALCANTI, 2016)

O conflito vivenciado pela comunidade é um reflexo de um conflito nacional entre o abandono das linhas férreas e o acesso à terra urbanizada e a moradia pelo povo. O solo abandonado, na região metropolitana, por muitas vezes é o único recurso restante de moradia para as famílias em situação de vulnerabilidade. A negligência com linha conectora da malha Centro-Sul se comprova pela consolidação de bairros e comunidades em múltiplos trechos. O sucateamento da linha se afirma quando a maior parte da população recifense desconhece uma linha ferroviária que data uma das primeiras na cidade, isto por estar subutilizada por tanto tempo que já não se faz mais presente no dia a dia do Recifense, salvo aqueles que fazem sua moradia às margens dos trilhos esquecidos. O abandono da malha possibilitou o esquecimento de uns, e a moradia de outros.

A FTL protocola as ações de reintegração de posse sob a alegação de manutenção e segurança viária. Todavia, a afirmação da transportadora falha ao traduzir a realidade da linha ferroviária, uma vez que é explícito o descaso e abandono da malha, a qual não exerce sua função social, sendo utilizada esporadicamente por um único trem de manutenção. Relatos apontam que entre 1997 e 2014 a malha permaneceu abandonada, mesmo gerenciada pela FTL. (BEZERRA; *at al.*, 2021a, p. 12) Apesar do conflito judicial, e ofícios protocolados pelo Centro Popular de Direitos Humanos (CPDH), a empresa não apresentou um projeto para reativação e uso da linha ferroviária ou do espaço reivindicado, tampouco uma alternativa para as famílias que co-protagonizam o conflito.

A iminência de um despejo que as famílias da Comunidade da Linha vêm sofrendo, sem nenhuma alternativa digna, explicita a urgência de se pensar a Função Social das Faixas de Segurança ao longo das linhas férreas. É urgente pensar estas linhas férreas dentro das cidades, como sua urbanidade podem ser potenciais de vida coletiva, e não isoladas do tecido urbano. Ressaltamos aqui que o debate abordado nestas páginas não objetiva alcançar um aprofundamento jurídico-

---

<sup>2</sup> Dados levantados pelo estudo em andamento feito pelo CPDH. Inclui processos físicos e eletrônicos.

institucional acerca do conflito fundiário, mas sim, estruturar uma argumentação social passível para a coexistência da moradia social e a mobilidade urbana eficiente no solo recifense.<sup>3</sup>

## 2. A Linha do Trem: Caracterizando o Conflito e o Papel da FTL no Solo Recifense

A Ferrovia Transnordestina Logística S/A ou apenas “FTL” é uma sociedade anônima de capital aberto registrada a CVM<sup>4</sup>. A companhia origina-se em 2012, sediada em Fortaleza/CE; tem o intuito de “explorar, por concessão onerosa, o serviço público de transporte ferroviário de carga nas faixas de domínio da Malha Nordeste” (FTL, 2020, p. 14) A empresa origina suas raízes na privatização da Malha Nordeste para a CFN, que “incorporou os ativos existentes e o direito de concessão da malha ferroviária da antiga RFFSA.” (PAIVA; et al, 2020, p. 30)

Duas empresas detêm seu capital social, sendo elas a Companhia Siderúrgica Nacional S/A - 92,38% e Taquari Participações S/A - 7,62%. (PAIVA; et al, 2020, p.30) Ambas compuseram o grupo de sócios que formaram a CFN. Observa-se que a FTL é uma junção de duas empresas, no qual uma delas detém o monopólio social da empresa, sobressaindo-se de forma incompatível sob a segunda composição da sociedade.

Os trilhos recifenses foram construídos pela Great Western do Brasil em 1885 de Recife/PE à Jaboatão/PE, a chamada Estrada de Ferro Central de Pernambuco - EFCP. Essa linha se estendeu lentamente pelo estado, até interromper-se em Salgueiro (1963). Em 1983, os trens de passageiros desta linha foram suprimidos e mantidos apenas no trecho entre Recife e Jaboatão, como trens de subúrbio. (GIESBRECHT, 2009).

A exploração dos trilhos nacionais ocorreu sob domínio estatal através da RFFSA por quase 4 décadas. “Para a licitação da RFFSA, a rede ferroviária foi dividida em 6 regionais geográficas: Oeste, Centro-Leste, Sudeste, Tereza Cristina, Sul e Nordeste.” (NETO, 2019, p. 23) Após um forte período de presença estatal na indústria brasileira, os anos 90 ficou marcado por uma década de reformas neoliberais que resultaram em várias desestatizações e privatizações. Isto ocorreu por meio do Plano Nacional de Desestatização – PND, que visava a desoneração do Estado, melhor alocação dos recursos nacionais, e a fomentação do desenvolvimento do mercado de transportes, aumentando a eficiência operacional e a qualidade dos serviços. (p 23, 2019)

O leilão sob a concessão da Malha Nordeste concedida à **CFN** ocorreu em 1997. (ANTT) A outorga da concessão foi efetivada sob o decreto presidencial de 30/12/1997, publicado no Diário Oficial da União em 31/12/1997. A companhia efetivou a posse no 1o dia do ano subsequente, com titularidade até 2027.

Para seleção das empresas aptas para concessão, os editais apontavam que precisavam constituir sociedade específica previamente à celebração do contrato com o Poder Concedente, e em até dois anos subsequentes à assinatura do contrato de concessão, transformar o franqueado

<sup>3</sup> Este artigo compila dados levantados para o trabalho de conclusão de curso: **Casa Entre Trilhos: Um Estudo de Alternativa Habitacional Para as Famílias Atingidas Pela Linha Férrea na Comunidade da Linha em Recife-PE**, pela Universidade Federal de Pernambuco.

<sup>4</sup> Comissão de Valores Mobiliários, uma entidade autárquica, em regime especial, vinculada ao Ministério da Fazenda, criada pela Lei nº 6.385/76, com a finalidade de disciplinar, fiscalizar e desenvolver o mercado de valores mobiliários. Cf. Gov.br – Disponível em: <<https://www.gov.br/cvm/pt-br/aceso-a-informacao-cvm/institucional/sobre-a-cvm>>

em empresa de capital aberto e obter seu registro para negociação em bolsa de valores. (PAIVA; et al, 2020, p. 29) O grupo que compõe a outorgada da Malha Nordeste é formado pelos acionistas:

- Taquari Participações,
- Companhia Siderúrgica Nacional,
- Companhia Vale do Rio Doce,
- ABS Empreendimento, Participações e Serviços S/A

Em 2006, efetivou-se a incorporação da empresa Transnordestina S.A. pela CFN, aprovada pela diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, passando a titularidade da concessão para a empresa Transnordestina Logística S/A – TLSA. (ANTT) A antiga CFN, incorpora a atual Transnordestina Logística S/A em sua nova razão social.

Sob a aprovação da ANTT em 2013 ocorreu a cisão parcial referente ao escopo da malha em concessão e a companhia gestora. A Malha Nordeste, cide-se em dois contratos distintos, e passa a ser articulada entre a Malha I e Malha II. A cisão ocorre sob a chamada de promover a exploração e desenvolvimento do serviço público de transporte ferroviário de carga da malha. Em paralelo, ocorria a cisão parcial da TLSA, direcionando os ativos da concessão entre a TLSA e a FTL.<sup>5</sup>

“A cisão fez parte de uma proposta de segregação de ativos e passivos da Malha I e Malha II, sendo aprovada pelos acionistas da Cindida no dia 27 de dezembro de 2013.” (PAIVA; et al, 2020, p. 31) A disposição dos trechos ferroviários intercessores entre a gestão da FTL e a TLSA articulam a Malha I e Malha II, a FTL incorporou os ativos e passivos referentes a Malha I, enquanto a TLSA da Malha II. Essas compreendem os trechos de:

- Malha I - São Luís - Mucuripe, Arrojado - Cabedelo e Macau – Recife
- Malha II - Missão Velha - Salgueiro, Salgueiro - Trindade, Trindade - Eliseu Martins, Salgueiro - Porto de Suape e Missão Velha - Porto de Pecém

A FTL, gestora da Malha I, na sua área de atuação é uma prestadora de serviços referentes ao setor de logística de transporte ferroviário de grandes cargas em geral, com ênfase em granéis líquidos e sólidos.<sup>6</sup> A gestora mantém em ativa suas conexões entre Maranhão, Piauí e Ceará, com terminais multimodais nos três estados, estrategicamente rentável pela proximidade com seus clientes, e com a malha rodoviária.

No que diz respeito a Pernambuco, os trechos sob a gestão da FTL encontram-se em tráfego suspenso, igualmente no que refere a Alagoas, Paraíba e Rio Grande do Norte, sob processo de negociação e devolução junto a ANTT e DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. “A Concessionária poderia devolver qualquer bem arrendado que fosse desvinculado da prestação do serviço concedido ao longo do prazo da concessão, sucateado ou não, excetuada a sucata da superestrutura da via permanente das linhas em operação (cláusula do Contrato de Arrendamento nº 071/97).” (PAIVA, 2020, p. 32)

A Malha I é uma articulação da malha preexistente à concessão da ferrovia, enquanto a Malha II é o produto de investimentos da TLSA para expansão da Malha Nordeste, através do projeto Nova

<sup>5</sup> Ferroviária Transnordestina Logística S/A. Contexto Operacional, 2020, p. 14.

<sup>6</sup> Idem. Relatório da Administração, 2020, p. 2.

Transnordestina. A Malha II foi articulada posterior a criação da razão social Transnordestina Logística S.A, foi articulada em 2013, anterior à cisão parcial da TLSA no mesmo ano, que coube à TLSA a responsabilidade de expansão da Malha Nordeste, construção intitulada de Nova Transnordestina, considerada a maior expansão ferroviária do país. (ANTF)

Tende-se a associar a linha férrea com a obra proposta pela Transnordestina, que visa conectar o interior do Nordeste com Pecém/CE e Suape/PE; a linha discutida não se conecta com essa proposta. O eixo tem a função de conectar a linha centro-sul na Região Metropolitana do Recife – RMR. A obra liderada pela Transnordestina insere-se no escopo da Malha II, enquanto a linha debatida nestas páginas limita-se a uma parcialidade do âmbito da Malha I. O equívoco ou a incerteza dá-se pela ambiguidade das concessionárias em suas razões sociais; e pela dubiedade geral sob os desdobramentos referentes ao processo de concessão.

O conflito fundiário iniciou-se formalmente em 2011. Após anos de negligência com a gestão da linha férrea, o pleito da concessionária é de reintegração de posse da Faixa de Domínio ou *área non aedificandi da ferrovia* referente a linha férrea desativada que corta a Comunidade da Linha.

A garantia da devida segurança ferroviária dos beneficiários da linha férrea e sua proteção é solidária aos seguintes denominadores listados e sua finalidade compele-se nos moldes:

- **Leito da Via Férrea:** Área de bem público sob propriedade da união, com perfil inibitório ao trânsito de qualquer meio visando garantir segurança viária. “É superfície de via permanente cuja largura é limitada pelas paredes dos cortes e dos túneis, pelas cristas dos aterros e as extremidades dos estrados das pontes, pelos encontros de afastamentos dos trilhos extremos nos pátios e nas passagens de nível”<sup>7</sup>.
- **Faixa de Segurança:** O Decreto do Conselho de Ministros nº 2.089/63 configura o Regulamento de Segurança, Tráfego e Polícia das Estradas de Ferro, o inciso II articula uma faixa de 6m de cada lado. O decreto foi revogado pelo decreto de 9.959/85, sem alterações na dimensão da faixa. São áreas previstas para reduzir os riscos do entorno imediato da via, com caráter inibitório de atividades, onde nelas não são permitidas edificações, portanto, deve-se prover devida sinalização de segurança viária.
- **Faixa de Domínio:** Refere a “área de terreno destinada pelo Poder Público para a implantação e a proteção das vias e seus acessórios”<sup>8</sup>. O inciso III-A do art. 4º, da Lei Federal nº. 6.766/79, estabelece reserva obrigatória de uma faixa não edificável de, no mínimo, 15 metros de cada lado da linha férrea. A faixa configura uma limitação administrativa sob o direito à propriedade. A propriedade do solo não pertence diretamente à União, podendo estar em área privada. Quando em propriedade particular, classifica-se como área non aedificandi. Rodrigues (2016, *apud* BEZERRA; *at al.*, p 22, 2021a) afirma “os Tribunais interpretam o Decreto 2.089/63, que trata sobre a faixa de segurança de 6 metros, para livre circulação dos Trens como um bem público e no tocante a faixa de domínio prevista na Lei 6.766/79 de 15 metros sendo mera limitação administrativa na modalidade de não fazer, ou seja, não edificar”.

<sup>7</sup> BEZERRA; et al, 2021a, p. 20 *apud* Glossário de Transportes Terrestres da ANTT.

<sup>8</sup> *Ibidem.*, p 22, 2021.

- **Reserva Técnica:** Conforme o Decreto 7.929/2013, tudo aquilo que estiver dentro dos limites de 15 metros referente às faixas de domínio. Este reserva sua finalidade de garantir a expansão da malha caso haja necessidade.

A Faixa de Segurança prevê no decreto 2.089/63, 6m para cada lado da linha férrea. A Faixa de Domínio define-se posteriormente, pela lei nº 6.766/79, com 15m para cada lado da linha, modificada em 2013 e 2019 pelos respectivos decretos 7.929 e 13.913. No decreto 7.929/2013 a Reserva Técnica é esclarecida. Na lei 13.913/2019 indica que havendo necessidade, a Faixa de Domínio poderá ser reduzida para 5m<sup>9</sup>. As leis vigentes não se comunicam, e não esclarecem sobre a Faixa de Segurança ser contada dentro ou não da Faixa de Domínio.

A justaposição das múltiplas camadas legislativas em função do bem patrimonial férreo falham em na sua coesão no que refere às regulações referentes à malha ferroviária brasileira, possibilitando a insegurança jurídica, uma vez que há espaço para várias interpretações da lei. Com múltiplos processos protocolados em múltiplas varas, soma-se uma vantagem em favor da concessionária, que já se beneficia da ambiguidade das leis.

No panorama legislativo caótico, a estratégia adotada visa estruturar vantagens. Nos autos constam 147 Ações de Reintegração de Posse em na RMR e 38 em Recife, 06 correspondem à Comunidade da Linha, com 19 casas no primeiro processo<sup>10</sup>. Esta estratégia processual garante insegurança jurídica ao lado conflitual mais frágil, já que o processo fragmentado traduz uma verdade desfocada do cenário atual; um fator manipulativo silencioso sob as decisões judiciais.

Se em um único processo se compreendesse toda a comunidade seria possível visualizar que se trata de um bairro consolidado, sem urbanização digna e sem regularização fundiária, ou seja, com insegurança da posse, como grande parte das periferias brasileiras. Os múltiplos processos, fragmentam as negociações, dificultam a resolução do conflito, e nitidamente não efetivam a segurança da faixa de 6 metros do beiral da linha, pois deixa margem para aprofundar o problema com a expulsão das atuais famílias e propiciando novas ocupações e novos atores no processo.

A divisão de casas por processo não se dá de forma aleatória. Cada processo apresenta um aglomerado de famílias espalhadas em algumas casas de assentamento informal ao longo da linha. A repartição de famílias anexadas em cada processo não se dá por demarcação geográfica ou afins, se dá pelo intuito de borrar a realidade de um bairro consolidado e representar apenas uma área em processo de urbanização informal.

A primeira ação de despejo ordenada foi para 02/03/2012. A transnordestina requer por 90 dias de prorrogação a prazo do preparo da infraestrutura adequada, porém, a Juíza da 5ª Vara determinou 60 dias, para reintegração de posse, desconsiderando os apelos formulados pela Defensoria Pública da União, e futuramente, pela campanha Despejo Zero<sup>11</sup> (BEZERRA; *at al.*,

<sup>9</sup> De 15m para 5m de acordo com o planejamento local para casos excepcionais

<sup>10</sup> Cf. CPDH

<sup>11</sup> Lançada em 06/2020, visa auxiliar famílias em situação de despejo forçado, buscando a suspensão de despejos, seja este fruto da iniciativa privada ou não. Iniciou-se devido ao grande número de despejo durante o período inicial de isolamento social.

2021b, p. 15) Nota-se que os esforços de despejo aconteceram em paralelo com a pandemia da COVID-19, onde o principal meio de proteção era ficar em casa. *Como ficar em casa sem casa?*

Referente aos avanços processuais entre 2021 e 2022, através da luta popular, mobilizou-se audiências públicas e assembleia legislativa junto à câmara dos vereadores e a prefeitura do Recife, reclamando a atenção estatal negada. Fruto da resistência social, foi negociado através das Assinatura das Atas nas audiências públicas a remoção sob a Faixa de Segurança, garantindo 6m de remoção na comunidade. Outros frutos do movimento refere a criação do Grupo de Trabalho com as comunidades ameaçadas de despejo em Pernambuco<sup>12</sup> pela empresa Transnordestina, que conta com outros órgãos públicos envolvidos no conflito. Este grupo de trabalho conseguiu avançar em uma abertura de canal de diálogo e ampliação dos prazos para buscar soluções mais justas para cada caso. Esta luta reflete os esforços empreendidos entre a comunidade e o Coletivo Comunidade da Linha Resiste na reivindicação dos direitos através da resiliência periférica.

O despejo forçado sem política habitacional inflama a situação de vulnerabilidade urbana brasileira. O IPEA estima que a população em situação de rua no Brasil cresceu 38% entre 2019 e 2022, de 221mil antes da pandemia para 281mil em 2022. Os números recifenses eram de 1,4mil antes da pandemia, estima-se aumentos, mas não há dados públicos referentes. (BEZERRA, 2021c) A situação aguçada pelo número de desemprego que constou em 640 mil no primeiro ano da pandemia (APRÍGIO, 2021), e 868 mil no segundo em Pernambuco (G1, 2021).

De acordo com os dados levantados pelo estudo Comunidade da Linha Resiste: Relatório de Pesquisa Social (BEZERRA; *at al.*, 2021b), em todos os cenários de remoção, próximo de 90% são edificações residenciais. O perfil populacional é de: civis em moradia própria, sendo seu único imóvel, estado civil solteiro, com renda mensal inferior a 1 salário-mínimo, e que no início da pandemia estavam a maior parte deles desempregados, ou em vínculo empregatício informal, mais de 35% responderam que teve a demanda de trabalho afetada pela pandemia. Aproximadamente 35% dos moradores afirmaram trabalhar na comunidade, destes, mais de 60% apontaram a habitação como local de trabalho. Essa população reflete em mais de 80% de pretos e pardos, com ensino médio completo. No recorte de gênero, 60% identificaram-se como mulheres, próximo de 1/3 das casas responderam ter uma ou mais mães solas.

Muitas das famílias que hoje vivem no beiral da linha, ou seja, na faixa de segurança do Ramal Edgard Werneck, foram ampliando suas moradias de forma espontânea para abrigar o próprio crescimento familiar. Este é o caso de grande parte das habitações populares no Brasil como um todo. Estas ampliações são resultado sobretudo do abandono e subutilização da linha férrea para os fins de transporte, resultado do descaso da empresa que nunca se fez presente no território para dar a devida manutenção tanto na linha, quanto gerir a faixa de segurança.

Devido à omissão pública, essa ocupação ocorre de forma espontânea, frequentemente, desorganizada ou insalubre, por falta de acesso a moradias acessíveis próximo aos pontos nodais da mobilidade. Essas ocupações ao longo dos trilhos refletem um pedido populacional pela democratização do acesso a cidade e suas infraestruturas. As áreas próximas ao metrô do Recife induzem o desenvolvimento urbano, o que na prática resultou na supervalorização dos terrenos

---

<sup>12</sup> Compreende comunidades ameaçadas de despejo da Zona Metropolitana do Recife e Zona da Mata Sul.



que margeiam ferrovias. Esse cenário condiciona a moradia elitizada de condomínios fechados próximos às estações, em contraste, a precarização da mobilidade urbana recifense induz a ocupação informal às margens dos trilhos.

O surgimento da comunidade acontece anterior a concessão ferroviária. Todavia, nem em 1998, quando a CFN detinha os direitos sobre a linha, nem nos anos 2000, com a nova TLSA, ocorreram esforços empreendedores para a reativação da linha férrea. Tampouco houve pela gestão da FTL, que apesar do pleito de reintegração de posse da faixa de domínio, ainda não apresentou projeto para reativação da linha férrea nos autos, mesmo sido requerido pela defesa.

O desmonte das ferrovias nacionais se deu por uma política com foco no desenvolvimento automobilístico em detrimento do alcance ferroviário nacional, a construção das novas rodovias culminou o desprezo público pelas ferrovias nacionais. Segundo Santana, não acontecem esforços para a restauração e desenvolvimento da malha ferroviária existente, “ela permanece no estágio em que estava nos anos 50. Isso faz com que o desenvolvimento rodoviário vá se tornando cada vez mais importante, porque a interiorização exige a cada dia a construção de novos trechos, novas estradas e mais acesso. ”

A desestatização da malha marca o declínio das ferrovias iniciado com o sucateamento da malha visando a privatização. Apesar da criação da RFFSA, com a falta de investimento de recursos públicos durante o governo Kubitscheck e subsequente até o os anos 90, as ferrovias estavam falidas, corroídas, com problemas operacionais e dívidas trabalhistas. A solução alcançada para desonerar o estado das consequências de suas próprias políticas foi a privatização através da concessão estatal por meio do leilão do final dos anos 90.

A indiferença governamental com a estrada de ferro entregou às famílias mais vulneráveis um solo ocioso, no qual fizeram do vazio urbano, carente de sua função social, moradia. Moradores de áreas informais, ou em processo de urbanização precária, compartilham o mesmo perfil marginalizado sócio-histórico onde desde o período de abolição tiveram o direito à cidade suprimido. A ausência estatal de longo período em fornecer o direito básico de moradia, obrigou a essa população negligenciada e historicamente excluída da sociedade, a encontrar o direito achado na rua. Parafraseando Michel de Certeau “o direito do sujeito do sujeito que faz e que constrói suas estratégias de defesa para vida” (apud BEZERRA; *at al*, 2021a, P. 6).

O conflito não só acontece na comunidade estudada, mas ao longo de todo país. Apenas em Recife, se entendermos o conflito holisticamente, enxergamos dezenas de comunidades ao longo de todas as zonas da cidade. Atendendo aos 15m de faixa de domínio de cada lado, representado no Art. 4º, inc. III-A, da Lei Federal nº. 6.766/79, o PEI (2021, p. 22) faz o ensaio de ilustrar, através do cruzamento de ferramentas de geoprocessamento, com a base de edificações contida no Atlas das Comunidades de Interesse Social do Recife (SENEAR, 2014), elucidando pele menos 613 construções que seriam atingidas integras ou parcialmente em 51 comunidades. Além de pouca repercussão, o conflito tem ganhado pouca atenção estatal, já que não houve proposta de reassentamento ou indenização por nenhuma parte para às famílias sujeitas ao despejo forçado, sem proposta de reintegração habitacional formal no centro urbano. O estado deve comprometer-se com a obrigação legal de provar o acesso à moradia pautado pela constituição.

“Por volta do ano de 1960, a malha ferroviária brasileira chegou ao seu auge no que diz respeito à quilometragem dos trilhos. (...) Tínhamos fantásticos 38 mil quilômetros de ferrovias espalhados pelo Brasil” (Câmara dos Deputados), já reduzido aos 25,999km<sup>13</sup> durante a era da privatização. A progressão dos esforços da iniciativa privada avança lentamente, em 2017, a extensão da malha era de 29,075km<sup>14</sup>, e atualmente de 30,557km<sup>15</sup>. Os números explicitam a má gestão dos trilhos, que com mais de 2/3 de concessão concluídos, os esforços da iniciativa privada alcançaram extensão paliativa de apenas 1/5 do número inicial durante a privatização, falhando em interiorizar o Brasil por meios ferroviários, elucidando que a privatização não atendeu a desoneração do estado e a fomentação do transporte ferroviário público de qualidade como incitado no PND.

Enxergamos que os esforços da iniciativa privada falham em atender a demanda populacional quando entendemos que esse número globaliza os trilhos nacionais. Os 30,557km totaliza linhas ativas ou não, em condições de uso ou não, portanto, o número final da malha ferroviária brasileira é inferior, visto que parte desse número inclui linhas desativadas, e/ou em estado de degradação por subutilização de tráfego. Estima que 1/3 da malha está em desuso. No Brasil, o modal ferroviário ainda é usado majoritariamente para o transporte de cargas, congestionando o transporte público rodoviário como principal meio de mobilidade urbana.

De acordo com a Cláusula Quinta do Contrato de Arrendamento no 071/97, (SEI no 6010350) cabe as responsabilidades da FTL sob a gestão da malha ferroviária que engloba o trecho que corta a comunidade "realizar ampliações e modernizações das instalações ferrovias recebidas da RFFSA, relacionadas no anexo II, nos termos do Contrato de Concessão". A abstinência da gestão da malha, a ausência dos esforços para reativação e a omissão de um projeto que vise a reativação a fim de atender o que especificado na cláusula confirma a negligência da concessionária para com a linha e o descumprimento do acordo contratual.

Após décadas de negligência de gestão, o pleito de reintegração de posse sob a faixa de domínio não deve desconsiderar a dinâmica espacial do bairro, a consolidação da comunidade, e a necessidade urbana por uma mobilidade eficiente. A permanência da comunidade se faz plausível pela ausência de planejamento para reativação da linha, e sobretudo por ter vida urbana e relações de vizinhança que dão a área vitalidade. As leis que regulamentam o terreno falham em estabelecer norteadores para áreas em conflito com a moradia urbana, forte realidade nacional. A responsabilidade de reconhecer os atores urbanos que movimentam a área e buscar alternativa digna a estas famílias é o mínimo que o poder público e a concessionária devem apresentar.

### **3. A Linha do Lar: Caracterização Histórica da Comunidade da Linha.**

Temos a palavra lar como desígnio do nosso abrigo, local de acolhimento, onde se habita, alimenta e se constitui família. Hoje mais de 200 famílias têm seus lares ameaçados pela ordem de reintegração de posse que consolida o conflito urbano-fundiário da comunidade da linha. Entretanto, lar não é só a unidade habitacional unitária, também pode ser a unidade de vizinhança, onde existem redes de apoio e solidariedade, que garantem a amenização das dificuldades vividas todos os dias pela população mais vulnerável. Hoje formalmente as comunidades Sítio Santa

---

<sup>13</sup> Cf. ANTT

<sup>14</sup> Ibid.

<sup>15</sup> Cf. ANTF

Francisca e Paz e Amor/ Beco Michelin são reconhecidas pela prefeitura do Recife como CIS - Comunidade de Interesse Social.

A CIS<sup>16</sup> Comunidade da Linha surge no bairro do Ibura, logo após a extensão da pista de pouso do aeroporto, a fim de compreender holisticamente a comunidade, obrigatoriamente deve-se apreender o bairro. O território localiza-se na Zona Sul da Grande Recife-PE, no âmbito da RPA 06<sup>17</sup>, microrregião 6.2 do Ibura<sup>18</sup> de Baixo, A CIS está situada na região Estuarina<sup>19</sup>, e desenvolve-se em paralelo ao eixo férreo desativado que faz a conexão centro-sul.

O Ibura origina-se no sec. XIX, com o Engenho Ibura, o processo de formação do bairro ocorreu nos arredores do engenho. “Como tantos outros bairros do Recife, o Ibura também foi construído por várias ocupações. Em sua parte, mais alta a maioria das moradias foi construída após a cheia de 1966, que trouxe consequências graves a boa parte do Recife.” (BARBOSA, 2019) O Ibura é composto por 21 vilas, inclusas as Unidades Residenciais (URs), programa construído pela COHAB para abrigar moradores afetados principalmente pela cheia. (TORRES, 2015) Barbosa cita que parte dessas moradias entregues pelo poder público, foram entregues sem infraestrutura básica como saneamento e eletricidade. (2019) O descaso inicial do poder público embasou uma série de problemas socioambientais que se acentua pelo descaso governamental atual.

O Ibura, localizado a 9.4km do Centro do Recife, apresenta uma área de 1.019ha<sup>2</sup> com 50.617 habitantes em 15.078 domicílios<sup>20</sup>. A maior parte da sua população é feminina, parda e tem entre 25 e 59 anos. A média de moradores por domicílio é de 3,4, e o rendimento médio mensal de R\$1.180,16, a proporção de mulheres responsáveis pelo domicílio é de 43,72%.<sup>21</sup> A Unidade de Paisagem Estuarina carece de esforços governamentais relacionados a sua infraestrutura urbana a fim de conter inundações provenientes das águas pluviais. De acordo com o mapeamento de infraestrutura realizado pelo Atlas, a Comunidade da Linha apresenta precariedade em múltiplos quesitos referentes a infraestrutura do assentamento urbano

A Comunidade da Linha é composta pela CIS Santa Francisca e a CIS Paz e Amor/Beco do Michelin com respectivamente 6,9ha e 4,1ha, e uma população de 1.206 e 551. Totalizando 1.758 habitantes em 11ha para a Comunidade da Linha, equivalentes a pouco mais de 1% da área total do Ibura, com densidade de 6,25 hab/km<sup>2</sup>. (SENEAR, 2014) Em 1998 a CIS Santa Francisca foi acrescida no Cadastro Áreas Pobres, a CIS Paz e Amor/Beco do Michelin foram acrescidas em 2011, houve alguns acréscimos de área entre as duas CIS em 2014. Algumas parcelas de solo circunvizinhas do entorno imediato já constavam no cadastro entre 1978 e 1988.<sup>22</sup>

O traçado férreo que define a comunidade hoje data 1986, o traçado anterior à expansão do Aeroporto do Recife era retilíneo, que com a expansão foi alterado para o atual traçado. A

<sup>16</sup> As CIS reconhecem áreas carentes de infraestrutura urbana, ocupadas por população de baixa renda em massa. A CIS acontece de forma espontânea e não designada pelo Plano Diretor. Enquanto as ZEIS, são zonas demarcadas pelo Plano Diretor que só permite assentamento popular, onde nenhum esforço de melhoria habitacional poderá inibir o acesso popular à moradia, garantindo o acesso democrático nos centros urbanos.

<sup>17</sup> Compõe a RPA 6 os bairros: Boa Viagem; Brasília Teimosa; Imbiribeira; Ipsep; Pina; Ibura; Jordão; Cohab.

<sup>18</sup> Ibura – Nome Masculino. Palavra de origem indígena. Do tupi, Ibura: Nascente de Água; Fonte de Água. (FUNDAJ)

<sup>19</sup> A Unidade de Paisagem Estuarina coincide com a parte mais baixa da planície, na zona de forte alcance das flutuações da maré e expansão lateral das águas fluviais (SENEAR, 2014, p. 40)

<sup>20</sup> Densidade demográfica é de 49,69 hab/ha. Cf. Prefeitura do Recife.

<sup>21</sup> Perfil dos bairros que integram a RPA 06. Ibid

<sup>22</sup> O Atlas classifica a comunidade em Classes 3 e 4, onde houve entre de 45% ou mais em áreas acrescidas entre 1998 e 2014. (SENEAR, 2014, p. 31 e p. 143)

formação da comunidade começa nos anos 90. Relatos apontam que o processo se inicia a partir de uma compra e venda sem embasamento jurídico oriunda de um processo de grilagem, o qual os moradores alertam não ter ciência sobre. As famílias afirmam que “as mesmas obtêm a posse justa do espaço em comento há muitos anos e de boa-fé. Inclusive alguns moradores relatam que compraram o terreno onde moram atualmente.” (BEZERRA; et al, 2021a, p. 31) As designações de cidade, urbano, e rural estão sujeitas a manipulação e a consequência políticas. No rural, as definições legais costumavam ser mais flexíveis do que a cidade. “Essas definições significavam que os empreendedores podiam ignorar as exigências da legislação urbana ao subdividir a terra. (HOLSTON, 2013) Mas quando essas áreas crescem e integram a cidade, os mesmos motores que legalizaram a formação do espaço, agora é ilegal e considerado irregular na periferia urbana.

“O conceito popular de periferia que emergiu se referia a condições politizadas de pobreza, desigualdade administrativa, ilegalidade, mobilização e urbanização.” (HOLSTON, 2013) Reconhece-se que muitas dos bairros periféricos brasileiros originam-se de grilagem, esses bairros apresentam o mesmo perfil populacional de uma população historicamente excluída do mercado imobiliário formal, que ao longo do processo de abolição da escravidão brasileira, foram negadas o direito de integrar a sociedade formal e o acesso a cidade urbanizada e encontraram o direito ao acesso à cidade nos vazios inocupados. Esses que foram excluídos e marginalizados para fora dos centros urbanos e para os morros das cidades, encontram na obsolescência do solo, a oportunidade de moradia informal ou não, num período de crescimento demográfico intenso nas cidades brasileiras.

Quem detém o direito à cidade? A cidade, desde seu princípio, já nasce como espaço privilegiado, que, para Lefebvre (2001), é o lugar, por excelência, onde o trabalhador se vê dissociado da sua força de trabalho e daquilo que produz. Sendo assim, a cidade passa a ser determinada e produzida de uma forma hegemônica, em que a classe dominante exerce forte influência sobre o espaço urbano, principalmente pelo interesse econômico.

Afastado da cidade, o proletariado acabará de perder o sentido da obra. Afastado dos locais de produção, disponível para empresas esparsas a partir do setor de habitat o proletariado deixará se esfumar em sua consciência a capacidade criadora. A consciência urbana vai se dissipar (LEFEBVRE, 2001, p. 25).

O termo periferia não caracteriza apenas a forma de urbanização promovida pela construção de casas nas regiões afastadas, mas também como o lugar dos (e para os) trabalhadores pobres, sendo o único espaço que ofertava moradia possível para tais num período pré-industrializado nacional. Essa reivindicação da moradia, por muitas vezes, ocorreu de modo informal e carente de infraestrutura básica, caracterizando as periferias urbanas, que antes eram regiões afastadas dos centros, após 1960, caracterizava os bairros dos pobres que residiam na ilegalidade residencial. (HOLSTON, 2013)

Holston (2013) aponta para uma crítica social do direito à cidade e à cidadania. Como se faz democrático, um país que acolhe um grupo seletivo de pessoas, sejam nacionais ou não, mas rejeita e marginaliza outros? “A cidadania diferenciada é uma forma de definir a distribuição de direitos, de forma desigual, para categorias específicas de cidadãos. A exclusão do exercício de direitos de cidadania pode atingir pessoas por critérios sociais, políticos, civis e espaciais.” (OUTEIRO,

2018, p. 192) Em linhas gerais, a distinção entre ambos é simples: raça e classe social. As cidades brasileiras são desenhadas pelo traço da segregação, designando os centros urbanos para um público específico, reservando as margens urbanas à classe baixa.

A realidade não reconhecida é que a cidade se beneficia do processo de urbanização que a periferia atribui pelas suas construções. Bairros são erguidos e toda dinâmica espacial formada, para assim, em muitos casos, através de luta e pressão popular, gerar a urbanização daquela área. Muitas vezes, uma vez urbanizada, as áreas gentrificam-se, expulsando a classe baixa para os novos limites da cidade, cada vez mais distantes do centro urbano.

O Ibura que antes foi um bairro desertificado, com alguns aglomerados de casas em volta de um engenho, tornou-se uma zona consolidada da cidade, através da população que empreendeu esforços, muitas vezes através da autoconstrução, na esperança da urbanização digna do bairro. A ZEIS Ibura ainda apresenta uma infraestrutura precária. A Comunidade da Linha ergueu-se nas mesmas condições, atribuindo valor social a uma área que no século passado foi desertificada.

O desenho urbano da comunidade foi construído de forma intrínseca pelos moradores, apesar da falta de esforços governamentais para urbanização da área periférica. A intimidade dos moradores com seu bairro é reconhecida no cotidiano da comunidade, nas ruas que são popularmente nomeadas, nas dinâmicas socioeconômicas do comércio produzido pelo e para o morador periférico, nas autoconstruções que proporcionaram a estruturação do bairro e da comunidade. A história do bairro só existe através da percepção subjetiva da favela com a área, e dos esforços individuais para a autoconstrução do que estrutura a comunidade: as casas.

Com o empobrecimento da cidade, se fez presente a naturalização da precariedade, quase como uma legalização da extrema pobreza. Aceita-se uma infraestrutura insalubre na periferia, com a desculpa do orçamento reduzido para aquelas áreas, a promessa de urbanização digna se torna cada vez mais vaga, condicionando aos bairros periféricos uma angústia urbana, sem acesso à moradia digna, sem reconhecimento histórico, com infraestrutura precária, negligência estatal ao acesso dos serviços básicos, e descaso com a violência urbana.

Esse retrato ilustra a experiência urbana da comunidade periférica, e este mesmo é usado para justificar remoções, renegando seu valor socioespacial e negando a urbanização digna às periferias. A ausência estatal induz os moradores a buscar seus próprios meios de sobrevivência a perversidade social que o Brasil condiciona a classe baixa. A angústia habitacional, no desenho urbano desenhado do descaso, é uma luta diária à famílias carentes que devido a omissão do estatal, condiciona na interdependência social a função de sobreviver o cotidiano do descaso.

#### **4. Durkheim nas Favelas: Solidariedade Social Mecânica A Manutenção da Moradia nas Favelas Brasileiras**

Este capítulo compromete-se em olhar a comunidade como protagonista ilustrativo para a análise da presença da solidariedade social mecânica através da consciência coletiva, nas favelas brasileiras. Explicita-se os termos de Solidariedade Social dentro dos conceitos Durkheimianos de integração social constituídos através da coesão social. Araújo ressalta que a “solidariedade social é um fenômeno totalmente moral e que por si só não se presta à observação exata, (...), necessita ser analisada a partir de um fator externo que a simboliza e expressa” (2005, p. 57)

Durkheim<sup>23</sup> explora os conceitos de solidariedade. Hierarquicamente, para a existência da sociedade, obrigatoriamente deverá existir “uma coesão social”. “Esta coesão é fundada no consenso desenvolvido pelos indivíduos, e foi denominada por Durkheim como solidariedade.” (UFPEL, 2015). Assim, vínculos entre indivíduos interdependentes sociais aconteceriam através da solidariedade social imprescindível para vida social.

A solidariedade social deriva da noção de consciência coletiva, um conjunto de crenças comum aos membros de certa sociedade, esse conjunto integra um sistema único por si próprio onde independe de esforços externos sendo responsável pela coesão social. “A ideia de solidariedade pressupõe a existência de uma coesão na sociedade” (ARAÚJO, 2005, p. 56) A consciência coletiva seria o conjunto autônomo e espontâneo das consciências individuais presentes naquela sociedade. A consciência individual estaria atrelada ao interesse singular individual, ainda que sofra influência da consciência coletiva.

Os conceitos de consciência individual e coletiva se entrelaçam orgânica e circular, como um organismo próprio, sendo a consciência coletiva influenciada pela individual e vice-versa, de forma mutável ao ritmo mutável da sociedade. A consciência coletiva diz respeito aos valores sociais e morais em larga escala, enquanto a individual às crenças e querereres próprios. A soma da consciência coletiva e individual compõem a sociedade.<sup>24</sup> O conceito de Solidariedade Social se divide em orgânico e mecânico e tem a função de proporcionar coesão social. A consciência coletiva caracteriza a solidez interpessoal dos indivíduos em seu modelo de organização social.

Nas macros sociedades, predomina o conceito de solidariedade orgânica. A solidariedade decorre da divisão do trabalho social e as relações sociais dela derivadas. O orgânico diz respeito à relação social do indivíduo em organizações sociais de larga escala, com inúmeras camadas de complexidade social, tal qual um órgão (divisão do trabalho) de um organismo vivo (o todo). Ocorre um processo de individualização dos membros onde o sentimento de pertencimento do indivíduo é relacionado como uma pequena fração de um todo, assemelha-se ao modelo de produção industrial capitalística. No modelo orgânico, há maior margem para os imperativos da consciência individual em detrimento da coletiva, e a “divisão do trabalho teria a função de promover a solidariedade social” (ARAÚJO, 2005, p. 56). A relação interpessoal não ocorre por semelhança ou coesão, mas por interdependência dentro da esfera social.

No mecânico, a intensidade sentimento de pertencimento seria potencializada na ligação direta do indivíduo com a sociedade como um todo. Em organizações sociais mecânicas, predomina maior influência da consciência coletiva em detrimento da individual, a maior parte da consciência individual é orientada pelos imperativos oriundos da consciência coletiva e seu julgamento sócio-moral, a solidariedade dos indivíduos espelha-se na semelhança entre eles. A solidariedade mecânica depende do alcance da vida social pela consciência coletiva. A solidariedade social seria potencializada pela intensidade da consciência coletiva, já que o indivíduo almeja a coletividade e coesão social como desejo pessoal. (ARAÚJO, 2005, p. 56) A fim de preservar a coesão social, o desejo da consciência individual é subordinado ao desejo da consciência coletiva.

---

<sup>23</sup> DURKHEIM, E. Da Divisão do Trabalho Social (1893)

<sup>24</sup> *Ibidem*

Independente da intensidade presente no modelo orgânico ou mecânico, os imperativos sociais que norteiam a consciência coletiva é um fator vital comum para organização social. (ARAÚJO, 2005, p. 53) O individualismo não gere uma sociedade, mas sim o senso de coletividade.

Podemos categorizar as grandes metrópoles no conceito de Solidariedade Social Orgânico, mas chama atenção como as subdivisões da urbe caminham entre os conceitos de solidariedade social. Desde a abolição da escravidão, a segregação socioespacial está fortemente presente nas cidades brasileiras, onde a segregação atinge uma esfera étnico-racial gerando divisões espaciais arbitrárias para essa parcela populacional composta em massa pela população negra.

Nas regiões marginalizadas da cidade, nas favelas, onde a vulnerabilidade aflora em sua faceta mais escancarada, vemos um fenômeno mais atípico do modelo social orgânico, um fenômeno que se assemelha a organização social mecânica. Apesar de seguir os regimentos do modelo orgânico, encontramos nas favelas um sentimento de pertencimento mais íntimo do que ao pertencimento da cidade em si. As divisões microrregionais mostram seus próprios conceitos sócio-morais alinhados pela consciência coletiva, enxergamos assim, uma linguagem de valores, acordo mútuos silenciosos, divisões e coletivo mais próximo da solidariedade mecânica.

Entendemos as dinâmicas da comunidade da linha quando entendemos o contraste social entre o Brasil Formal e Informal. O acesso à moradia no Brasil formal é regido por meio de acordos embasados pelo mercado formal. O indivíduo que deseja alugar uma unidade habitacional, firmará um acordo entre as partes, nesse acordo é intitulado os deveres e direitos referente à moradia do locatário e proveito ao locador. Em paralelo, no Brasil informal, salvo raras exceções de arrendamento da moradia regidas por contratos firmados na legalidade do Brasil formal, o acordo entre as partes é firmado pela confiança social. Neste caracteriza que os trâmites referentes ao atraso do aluguel, valor de mercado, ajuste anual, e afins, seja regulamentado pelas diretrizes subjetivas refletidas no cotidiano da comunidade. No Brasil formal, a divisão do trabalho entre as partes que refere ao gerenciamento do aluguel, caso o inquilino atrasar a parcela do aluguel, as consequências são regulamentadas por juros e taxas firmadas em contrato. No Brasil informal, é subjetivo ao locador alinhar-se ao locatário para compreensão do todo referente ao atraso do aluguel. Os produtores do espaço na comunidade regem-se no Brasil Informal.

As leis que gerem o Brasil formal não conseguem acompanhar o sistema de organização social do Brasil informal, uma vez que essas partes não dispõem das mesmas ferramentas sociais. Enquanto no Brasil formal, o indivíduo, em sua grande maioria, está respaldado do acesso aos seus direitos básicos e tem acesso aos dispositivos sociais que enquadram as leis do sistema orgânico. No Brasil informal, os motores sociais são estruturais, e apesar de assegurados pelas mesmas leis, o indivíduo é isolado dos seus direitos básicos e o seu acesso é escasso, levando esses a ajustarem-se às suas próprias leis, similar a cultura do modelo mecânico.

Em suma, o Brasil formal liga-se ao conceito de sociedade orgânica, enquanto o Brasil informal está mais próximo do modelo mecânico. O Brasil informal coexiste diariamente às sombras do Brasil formal. A solidariedade social mecânica existe dentro da solidariedade orgânica brasileira.

Movimentos sociais para Scherer-Warren (2012, apud SOUTO, 2021, p. 103) “são redes sociais que se conectam de formas não apenas físicas, mas simbólica, solidária e estratégica”, que nos

movimentos brasileiros acontecem de forma política, ou não, impulsionada pela solidariedade. O cenário de estruturação social e os conceitos de solidariedade foram escancaradamente esmiuçados durante a pandemia da SARS-CoV-2. A crise sanitária da COVID-19, impulsionou esforços globais para o isolamento social a fim de conter a propagação viral, no Brasil os esforços foram insuficientes para garantir a segurança sanitária universal.

Apesar da esfera social, os impactos da pandemia foram globais. Porém, evidenciou-se o aumento exponencial desses impactos dentro do recorte de classe. Segundo a Fiocruz (2020), em São Paulo/SP, o indivíduo hipossuficiente era 67% mais propenso ao óbito. Uma pesquisa realizada em 239 favelas brasileiras pelo Instituto Locomotiva destaca que 96% dos moradores dependem unicamente do SUS para o acesso ao sistema de saúde. (Agência Brasil, 2020) O quantitativo de fatalidade aponta para onde há precariedade infraestrutural “Apesar de haver muitas pessoas infectadas nos bairros ricos, poucas morreram; as mortes são mais numerosas em (...) periferias” (MARTINS, 2020, p 1) A crise da COVID-19 foi, além de sanitária, social.

“Enquanto 49% dos brasileiros fizeram algum tipo de doação durante a pandemia do novo coronavírus, esse índice atingiu 63% nas favelas do país.” (Agência Brasil, 2020) Frente a insuficiente ação governamental nas periferias brasileiras no combate ao coronavírus, a mobilização solidária ocorreu de modo nacional entre moradores das próprias periferias. Um dos impulsionadores imediatos sobre a organização do MTST e outros coletivos frente a pandemia, foi a inexistência de um programa estatal de oferta ampla do suporte básico ao mais pobre, os mais afetados pela pandemia. (SOUTO, 2021, p. 112)

Flávia Biroli (2020a, apud SOUTO, 2021, p. 101) afirma que o coronavírus mostra a inevitável interdependência entre os seres humanos. Ana Mirtes, moradora da comunidade Ilha de Deus no Recife, aponta para o Estadão (2020) “a base é a da solidariedade, e pobre ajudando pobre”. As ações de solidariedade por muito são romantizadas em seu papel de salvador, enquanto o estado segue sem ser devidamente endereçado pela sua responsabilidade com os civis. Os esforços solidários frente a pandemia da COVID-19 voltaram-se para a difusão de campanhas de comunicação informativa, parcerias com agentes comunitários, de saúde e assistência social para o levantamento e distribuição de kits de higiene, cesta básicas, compra colaborativa de testes etc. Estes garantiram as medidas mínimas de prevenção nas favelas. (Estadão, 2020)

Focando no recorte de estudo, na RMR, o Coletivo Comunidade da Linha Resiste alinha sistematicamente a rede de solidariedade social entre os moradores da Comunidade. Formado em conjunto pelos moradores da Comunidade da Linha, o CAUS, o CPDH e o LEP<sup>25</sup>, o coletivo visa de modo geral fortalecer a luta social da comunidade contra o despejo forçado em amparo aos moradores que, em 2021, recebiam a primeira ordem de despejo. O ativismo social instrumentalizado politicamente, responde a resistência e militância em prol do direito à cidade, unindo indivíduos através de solidariedade que ultrapassa barreiras de classe, e na especificidade brasileira se comporta como ideologia. O que nas antigas sociedades era reconhecido como dever oriundo da piedade cristã, hoje entende-se como um instrumento ideológico, que move o indivíduo à solidariedade como dever do cidadão. (ARAÚJO, 2005, p. 52)

---

<sup>25</sup> Laboratório Espaço e Política da UFPE, em colaboração com o projeto de extensão Comunidade da Linha Resiste.



O coletivo soma à comunidade o esforço de fortalecer o pertencimento e memória social da comunidade. Dentre as esferas de organização do coletivo, encontram-se os produtos desses esforços, sendo esses as campanhas de limpeza urbana, informativos sociais dos repasses referentes aos trâmites jurídicos, confecção de lixeiras públicas, arrecadação de insumos solidários para ações sociais como oficinas, celebração do Dia das Crianças, dentre outros.<sup>26</sup>

Apesar dos impactos individuais, necessidades e vulnerabilidade em comum tornam indivíduos interdependentes. Athayde fala da presença no cotidiano dos moradores periféricos que “depende muito dos vizinhos, que se prestam, por exemplo, a tomar conta dos filhos de outras pessoas, enquanto os pais saem para trabalhar.” Para ele, essa característica é singular nas favelas, atípicas em outros territórios de modelo orgânico. (Agência Brasil, 2020) O conceito de solidariedade mecânica na periferia estrutura-se como um instrumento de sobrevivência social, uma rede de apoio, onde o indivíduo através de um acordo coletivo silencioso, usa-a para suprir a insuficiência estatal em regulamentar e garantir o acesso universal aos direitos básicos.

Como cita Souto (2021, p. 113), compreende-se que condicionantes externas podem fazer a solidariedade aumentar em cenários de extrema deficiência social. As periferias são carentes de políticas públicas, condicionando um terreno fértil para o acolhimento da solidariedade. Porém, com os anos e o empobrecimento da cidade, houve uma romantização da solidariedade e a normatização da precariedade. Para Araújo (2005, p. 52), as ações solidárias vêm sendo utilizadas como uma ideologia, visando o ocultamento dos problemas sociais e do controle social pelo capital mediano pelo Estado, constituindo-se um importante instrumento ideológico de subordinação passiva dos grupos sociais dominados, na especificidade brasileira” a autora direciona que o termo responsabilidade social “vem sendo utilizado em substituição ao termo caridade e filantropia, como instrumento ideológico para modificar o sentido do ato de se fazer caridade”, O motivador filantrópico evoluiu da base cristã para o motivador do dever cidadão.

Não é responsabilidade da Solidariedade salvar as favelas, mas sim uma obrigação estatal pautada pela legislação brasileira, tampouco é de se vangloriar a pobreza, mas sim, enfrentar o empobrecimento da população através dos esforços estatais.

No que refere à moradia, a moradia é um direito básico universal reconhecido internacionalmente dentro do rol de direitos humanos em 1948 com a Declaração Universal dos Direitos Humanos. (Despejo Zero, 2022, p. 9) A constituição federal, defende no Cap II Art. 6º o direito universal à moradia, no Art. 23º IX a promoção estatal de construção de moradias e melhorias habitacionais; e no Art. 183º, o direito a posse da terra e a regularização fundiária aquele que possuir posse do solo, menor que 250m<sup>2</sup>, por mais de 5 anos ininterruptos e não possuir outro imóvel.

Reconhecendo o valor sociocultural que a comunidade agrega ao bairro, analisa-se que se a solidariedade social é o pilar para manutenção da moradia de baixa renda, deve-se evitar o desmembramento de uma comunidade consolidada em prol de uma linha férrea desativada. É de interesse social a permanência estrutural da comunidade possibilitando a dinâmica socioespacial do bairro. Sendo assim, o pleito da defesa de remoção sob a porção da Faixa de Segurança viabiliza a estadia das famílias com baixo impacto social. Dessa forma, a remoção possibilitaria a

---

<sup>26</sup> Sumarização do material disposto no canal de comunicação do coletivo. Instagram (@comunidadedalinhahesiste)

dinâmica residencial, e viabiliza para a urbanização do vazio da faixa urbana, a fim de integrar a linha férrea com a comunidade.<sup>27</sup>

## 5. Conclusão

O drama vivido da Comunidade da Linha reflete o mesmo de quinze milhões de pessoas que são removidas involuntariamente de suas casas a cada ano por causa de projetos de desenvolvimento. (IDMC, 2017 *apud* CPDH,). Classifica-se ao menos três causas de remoção forçada: conflitos armados, catástrofes ambientais e projetos de desenvolvimento. As remoções forçadas por si só já reverberam negativamente na sociedade, porém, frequentemente são acompanhadas de outras violações aos direitos humanos. Os impactos desencadeiam uma série de consequências para os atingidos, sejam essas sociais (desintegração da comunidade, marginalização social etc.) ou econômicas (perda de emprego, insegurança alimentar, perda de acesso aos recursos da comunidade etc.). (CERNEA, *apud* CPDH 1998). O despejo forçado inflama uma ferida histórica de vulnerabilidade social, como é o caso da Comunidade da Linha.

Todo projeto que implique a remoção de pessoas deve vir acompanhado de um planejamento que apresente opções de compensação e ofereça alternativas habitacionais para minimizar os impactos socioeconômicos na vida das famílias. Hoje está inserida na zona ameaçada de remoção da Comunidade da Linha, cerca de 734 moradores(as) na respectiva zona, distribuídos(as) em 210 habitações. Este cenário explicita o conflito entre o direito à moradia e a necessidade de manutenção e função das linhas férreas urbanas.

É do saber público a necessidade de expansão do metrô recifense a fim de promover eficiência na mobilidade urbana, entretanto a restrição de orçamento, e a complexidade para se intervir no tecido urbano consolidado. Entende-se que é de mútuo interesse, entre a população e o estado, que a reforma na mobilidade urbana se aproprie de equipamentos preexistentes. Enquanto a mobilidade urbana é uma necessidade comum; a moradia é um direito básico. A reintegração de posse deve proporcionar funcionalidade aos trilhos e uma alternativa às famílias que ali vivem, do contrário, a posse do solo sem propósito entrega aquela terra à ociosidade, cicatrizando o tecido urbano e gerando um problema ainda maior para comunidade como um todo.

A estratégia processual da concessionária fragmenta a noção de totalidade do território e da faixa de segurança, com muitas moradias espalhadas ao longo do eixo férrea sem continuidade entre elas. Os vários processos sendo avaliadas por diferentes varas apenas beneficia a concessionária e dificulta a organização popular no território. Com múltiplos processos, a probabilidade de êxito na reintegração de posse em ao menos algumas das ações é iminente.

Assim, considerando um cenário em que a FTL tenha *êxito parcial*, ou seja, apenas alguns processos são protocolados para o despejo. Condiciona dois caminhos:

- **Perspectiva 01:** Com a caracterização do bairro enfraquecida, a reintegração de posse se torna conveniente, tanto do âmbito legal quanto social. Sob a lente jurídica, seria oportuno para a concessionária enfrentar com êxito um novo processo de reintegração de

<sup>27</sup> O pleito da defesa é de remoção das edificações ocupantes da Faixa de Segurança (6m de cada lado da via, de acordo com o nº 9.959/85), ao invés dos 15m referentes a Faixa de Domínio.

posse, é possível que tanto o DNIT quanto a CBTU<sup>28</sup> solicitem ampliação para 21 metros de área a ser reintegrada, gerando uma enorme barreira e descontinuidade no território. Do âmbito social, a desestruturação do bairro como tática a fim de expulsar os locais pela desestruturação da rede social, já que a sua dinâmica socioespacial pode ter sido alterada de modo que impossibilite sua permanência. Socialmente expulsando os moradores, possibilitando a desertificação urbana ao longo da linha férrea.

- **Perspectiva 02:** Passível de expulsão dos antigos moradores ofertando novos vazios urbanos, e uma reapropriação da faixa de segurança por novos atores, gerando novos conflitos dentro da comunidade. O bairro é reconstruído pelo mesmo perfil inicial, e o conflito fundiário volta a se repetir a médio-curto prazo.

Nenhum dos cenários é benéfico em larga escala. No primeiro, a política de despejo sem proposta de reassentamento apenas inflama uma realidade que cresce exponencialmente: escassez de acesso à moradia. No segundo, é iminente a repetição conflitual. O conflito postergado continuará existindo na cidade com novos-velhos protagonistas. A FTL continuará onerada pelos assentamentos, e a urbe repete o dilema onde o direito à moradia na cidade formal é negado.

Em contraste, considerando um cenário em que a FTL tenha êxito integral, com todos os processos protocolados para o despejo. Condiciona dois caminhos:

- **Perspectiva 01:** Caso a FTL alcance a remoção das comunidades em todos os 38 processos pleiteados, tal ação desenharia uma extensa cisão paisagística no tecido urbano, um vazio desertificado no centro da urbe. Pela vulnerabilidade social brasileira, o vazio ou designação de outro uso no solo não inibiria futuras ocupações. Como mencionado pelo Decreto no 2.089/63, Cap II, Art. 10 e no Decreto no 1.832/96, Art. 12, com barreiras físicas, cria-se uma divisão urbana e desconexão entre os lados da linha.
- **Perspectiva 02:** Como área *non aedificandi*, se proposto rodovias, na dimensão discutida, forma-se um novo canal rodoviário, construindo uma cidade para carros. Salienta-se que a cidade é composta por pessoas e os carros são instrumentos de uso dessas; o planejamento urbano deve atender àqueles que compõem a urbe e não aos instrumentos que apenas algumas classes sociais detêm acesso. Um planejamento urbano que não compreende todas as classes que habitam na urbe é um planejamento falho, que apresentará suas falhas para a urbe em geral, independente de classe.

Para a larga escala, o conflito fundiário onera todas as partes. Inclui aqueles que não protagonizam o conflito, mas que conseqüentemente são onerados quando o conflito representa atraso no desenvolvimento urbano; como o caso deste conflito. A manutenção da linha desativada onera aqueles que, apesar de não atuarem diretamente no conflito fundiário, se beneficiaram pela reativação. Faz-se plausível e necessário o mediador do conflito urbano-social como instrumento de desenvolvimento sustentável e progressivo de modo comum à cidade.

---

<sup>28</sup> (DNIT); Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU); Secretaria do Patrimônio da União

As perspectivas dispostas não favorecem a urbe como um todo, portanto, devemos enxergar a resolução através de uma nova ótica:

Enxerga-se que para atender os moldes de segurança ferroviária, apenas uma parcela da população precisa ser removida, faz plausível atender a alternativa de reassentamento próximo a comunidade. Para as moradias que são parcialmente atingidas, mas que possibilitam a moradia dentro da faixa de 6m, necessita-se que haja proposta de requalificação habitacional possibilitando a permanência das famílias em suas casas de origem. Desta forma, não apenas os proprietários dos terrenos são salvaguardados dos impactos das remoções, mas também aqueles que são inquilinos, que conseqüentemente beneficiam-se. Assim, com a Faixa de Segurança garantida possibilita a segurança da passagem do trem, fazendo plausível esforços para reativação da linha.

Com a comunidade consolidada, o direito da regularização fundiária plena, garantido pela § 2º do Art. 39 da lei 13465/17, representa o melhor cenário, porém, quando não for possível, e por assim assegurado pela Medida Provisória 2220/2001 art. 4º, o Poder Público deverá garantir ao possuidor o exercício do direito à moradia em outro local. O direito à moradia deve ser salvaguardado universalmente. O acesso a mobilidade urbana eficiente, proveniente de fontes limpas e acessíveis devem ser garantidos para o bom funcionamento da urbe.

Numa sociedade pautada pela desigualdade, o direito à moradia e o acesso à cidade formal, reivindica o direito de integração social por uma população esquecida e marginalizada. A instrumentalização da habitação de interesse social, permite uma aproximação humanística para os vazios subutilizados na cidade. A alternativa habitacional de interesse social se comporta como um instrumento de mediação para o conflito urbano-social entre a mobilidade urbana e o direito à moradia. O despejo forçado sem política habitacional agrava uma cicatriz ética da história nacional.

As mesmas casas ameaçadas de remoção, são aquelas que constroem o bairro. São essas as mesmas que os moradores construíram, muitos por si próprios, e nelas construíram suas vidas. Apagar essas casas do desenho urbano, seria apagar a evidência histórica daqueles que secularmente reivindicam seus direitos à cidade e à moradia universal. Para o desenvolvimento sustentável urbano, é necessário olhar para o planejamento urbano de forma subjetiva e atender aos motores sociais que gere o espaço na cidade. Socialmente, deve-se respeito àqueles que historicamente ergueram essas áreas espaciais.

## 6. Referências

**“Ferrovias Brasileiras - Declínio das ferrovias - ( 06’ 01” ).”** Rádio Câmara. Portal Da Câmara Dos Deputados. Disponível em: <<https://www.camara.leg.br/radio/programas/256566-ferrovias-brasileiras-declinio-das-ferrovias-06-01/>>. Acesso em: 13 dez. 2022.

**“Transposição Didática: Émile Durkheim – Solidariedades.”** Estágio Docência, Universidade Federal de Pelotas - Instituto de Ciências Humanas, 2015. Disponível em: <<https://wp.ufpel.edu.br/transposicaoociologia/files/2017/06/durkheim-solidariedades.pdf>>. Acesso em: 11 dez. 2022.

ANTF. **“Mapa ferroviário.”** Disponível em: <<https://www.antf.org.br/mapa-ferroviario/>>. Acesso em: 12 dez. 2022.

ANTT. **“Concessões Ferroviárias.”** Disponível em: <<https://antt-hml.antt.gov.br/concessoes-ferroviarias>>. Acesso em: 23 dez. 2022.

ANTT. **“Transnordestina Logística S.A. Nova Texto.”** Disponível em: <[https://portal.antt.gov.br/resultado/-/asset\\_publisher/m2By5inRuGGs/content/id/2408420](https://portal.antt.gov.br/resultado/-/asset_publisher/m2By5inRuGGs/content/id/2408420)>. Acesso em: 12 dez. 2022.

APRÍGIO, M. **“Pandemia do desemprego: apenas 4 em cada 10 pernambucanos em idade de trabalhar tinham ocupação em 2020.”** JCNE. Impactos da Covid. 14 de mar. 2021- Disponível em: <<https://jc.ne10.uol.com.br/economia/2021/03/12039641-pandemia-do-desemprego-apenas-4-em-cada-10-pernambucanos-em-idade-de-trabalhar-tinham-ocupacao-em-2020.html>>. Acesso em: 13 dez. 2022.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES FERROVIÁRIOS. **“TLSA”** Associadas. Disponível em: <<https://www.antf.org.br/associadas/>>. Acesso em: 13 dez. 2022.

BARBOSA, M. **“Com nome tupi, Ibura tem história ligada aos engenhos e campos militares”.** Brasil de Fato - Pernambuco, 21 de mar. de 2019. Disponível em: <<https://www.brasildefatope.com.br/2019/03/21/com-nome-tupi-ibura-tem-historia-ligada-aos-engenhos-e-campos-militares>>. Acesso em: 11 dez. 2022.

BEZERRA, A. M. M. et al. **PLANO EMERGENCIAL DE INCIDÊNCIA - Comunidade da Linha.** ISSUU. [s.l.] CAUS Cooperativa Arquitetura, Urbanismo e Sociedade, 22 set. 2021b. Disponível em: <[https://issuu.com/comunicaus/docs/pei-comunidade\\_da\\_linha](https://issuu.com/comunicaus/docs/pei-comunidade_da_linha)>. Acesso em: 8 ago. 2022.

BEZERRA, A. M. M. et al. **Relatório de Pesquisa Social - Sítio Santa Francisca.** ISSUU. [s.l.] CAUS Cooperativa Arquitetura, Urbanismo e Sociedade, 26 abr. 2021a. Disponível em: <[https://issuu.com/comunicaus/docs/relato\\_rio-comunidade-linha](https://issuu.com/comunicaus/docs/relato_rio-comunidade-linha)>. Acesso em: 8 ago. 2022.

BEZERRA, L. **“Recife: faltam dados para guiar políticas sobre população de rua.”** Brasil de Fato. Vulnerabilidade. 21 de fev. 2021. Recife. Pernambuco. Disponível em: <<https://www.brasildefato.com.br/2022/02/21/recife-faltam-dados-para-guiar-politicas-sobre-populacao-de-rua>>. Acesso em: 13 dez. 2022.

BRASIL. **“Decreto nº 7.929, de 18 de fevereiro de 2013.”** Regulamenta a Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, no que se refere à avaliação da vocação logística dos imóveis não operacionais da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA; altera o art. 4º do Decreto nº 6.018, de 22 de janeiro de 2007; e dá outras providências. Brasília: Diário Oficial da União, 19 fev. 2013

BRASIL. **“Decreto nº 90.959, de 14 de fevereiro de 1985.”** Aprova o Regulamento dos Transportes Ferroviários. CAPÍTULO I : DISPOSIÇÕES GERAIS, Brasília: Diário Oficial da União, 15 fev. 1985.

BRASIL. **“Lei nº 13.913, de 25 de novembro de 2019.”** Altera a Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, para assegurar o direito de permanência de edificações na faixa não edificável contígua às faixas de domínio público de rodovias e para possibilitar a redução da extensão dessa faixa não edificável por lei municipal ou distrital. Brasília: Diário Oficial da União, 26 nov. 2019.

BRASIL. **“Lei nº 15.511, de 29 de dezembro de 2008.”** ESTABELECE A LEI DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO DA CIDADE DO RECIFE. Brasília: Diário Oficial da União.

BRASIL. **“Lei nº 16.176, de 9 de abril de 1996.”** ESTABELECE A LEI DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO DA CIDADE DO RECIFE. Brasília: Diário Oficial da União.

BRASIL. “**Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979.**” Dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras Providências. CAPÍTULO II : Dos Requisitos Urbanísticos para Loteamento, Brasília, Diário Oficial da União, 20 dez. 1979.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil.** Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.

BRASIL. **Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996.** Aprova o Regulamento dos Transportes Ferroviários. CAPÍTULO I : DISPOSIÇÕES GERAIS, Brasília: Diário Oficial da União, 5 mar. 1996.

BRASIL. **Decreto nº 2.089, de 18 de janeiro de 1963.** Aprova o Regulamento de Segurança, Tráfego e Polícia das Estradas de Ferro. CAPÍTULO II : Da construção, ampliação, conservação e defesa da via permanente e de sua faixa, Brasília: Diário Oficial da União, p. 7, 22 jan. 1963.

CAVALCANTI, F. Q. B. “**A destruição da malha ferroviária do Nordeste e o desvio de finalidade da Transnordestina**”. Diário de Pernambuco, 17 de ago. de 2016 Disponível em: <<https://www.diariodepernambuco.com.br/noticia/politica/2016/08/francisco-de-queiroz-b-cavalcanti-a-destruicao-da-malha-ferroviaria.html>>. Acesso em: 11 dez. 2022.

CPDH. “**Relatório de Pesquisa Social da Comunidade da Linha.**” Centro Popular de Direitos Humanos. Direito À Cidade , Publicação Cpdh , Direito À Moradia , Comunidade Da Linha. 26 abr. Disponível em: <[https://www.cpdh.org.br/pub/post/relatorio\\_pesquisa\\_social\\_comunidade\\_da\\_linha](https://www.cpdh.org.br/pub/post/relatorio_pesquisa_social_comunidade_da_linha)>. Acesso em: 23 dez. 2022.

CUPOLILLO, F. “**A solidão das superpopulosas favelas no combate à maior crise sanitária do século**”. Universidade Federal Fluminense, 04 de maio de 2020. Disponível em: <<https://www.uff.br/?q=noticias/04-05-2020/solidao-das-superpopulosas-favelas-no-combate-maior-crise-sanitaria-do-seculo>>. Acesso em: 11 dez. 2022.

DURKHEIM, E. “**Da Divisão do Trabalho Social.**” Tradução: Eduardo Brandão. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

EPSJV/FIOCRUZ. “**Justiça Hídrica e Energética nas Favelas**”. Acontece na EPSJV, 20 de out. de 2022. Disponível em: <<https://www.epsjv.fiocruz.br/noticias/acontece-na-epsjv/justica-hidrica-e-energetica-nas-favelas>>. Acesso em: 11 dez. 2022.

ESIG. “**Zoneamento Recife 2008.**” Prefeitura do Recife. Disponível em: <<https://esigportal.recife.pe.gov.br/arcgis/apps/webappviewer/index.html?id=17a5f2738ff54c6881efca6cf9fac3d6>>. Acesso em: 18 jul. 2022.

Ferrovária Transnordestina Logística S/A. “**Demonstrações Financeiras encaminhadas à ANTT, referentes ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 2020.**” 2020, Disponível em: <<https://portal.antt.gov.br/documents/359178/71c25f3e-0183-eb92-64a6-1947831476ca>> Acesso em: 11 dez. 2022.

FREIRE, M. E. L.; LACERDA, N. “**Patrimônio Ferroviário: em busca dos seus lugares centrais.**” urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana, v. 9, n. 3, p. 559–572, 12 set. 2017.

G1 PE. “**Índice de desemprego em PE é o maior em nove anos; estado empata com a Bahia em 1o lugar diz IBGE.**” G1, 27 de maio 2021. Pernambuco. Disponível em: <<https://g1.globo.com/pe/pernambuco/noticia/2021/05/27/indice-de-desemprego-em-pe-e-o->

maior-em-nove-anos-estado-empata-com-a-bahia-em-1o-lugar-diz-ibge.ghtml>. Acesso em: 13 dez. 2022.

GERBELI, L. G. “**Brasil empobrece em 10 anos e tem mais da metade dos domicílios nas classes D e E**”. G1, 23 de jan. de 2022 Disponível em: <<https://g1.globo.com/economia/noticia/2022/01/23/brasil-empobrece-em-10-anos-e-tem-mais-da-metade-dos-domicilios-nas-classes-d-e-e.ghtml>>. Acesso em: 11 dez. 2022.

GIESBRECHT, R. M.” **Edgard Werneck (Antiga Areias), Município de Recife, pe.**” Disponível em: <[http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcp\\_pe/edgard.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcp_pe/edgard.htm)>. Acesso em: 2 dez. 2022.

GIRÃO, G. “**A precarização do Metrô de Recife**”. Esquerda Diário. Disponível em: <<https://www.esquerdiario.com.br/A-precariizacao-do-Metro-de-Recife>>. Acesso em: 11 dez. 2022.

GRANDA, A. “**Pesquisa mostra que solidariedade é maior entre moradores de favelas: Estudo foi feito com 3.321 moradores de favelas de todos os estados.**” Agência Brasil, Rio de Janeiro, 26 junho 2020. Direitos Humanos. Disponível em: <<https://agenciabrasil.etc.com.br/direitos-humanos/noticia/2020-06/pesquisa-mostra-que-solidariedade-e-maior-entre-moradores-de->> Acesso em: 11 dez. 2022.

HOLSTON, J. Segregando a Cidade. In: HOLSTON, J. “**Cidadania insurgente: disjunções da democracia e da modernidade no Brasil.**” Tradução: Claudio Carina. São Paulo: Companhia das Letras, 2013.

HUPP, A. P. et al. “**Guia Prático de Enfrentamento ao Despejo. Guia Prático de Enfrentamento ao Despejo**”. v. 1, 2020.

INFORME ENSP. “**Em vez da idade, classe social passa a definir quem morre de covid no país.**” Escola Nacional de Saúde Pública Sergio Arouca. 15 maio 2020. Disponível em: <<https://informe.ensp.fiocruz.br/noticias/48894>>. Acesso em: 11 dez. 2022.

IPEA. “**População em situação de rua supera 281,4 mil pessoas no Brasil.**” IPEA, 8 de dez. 2022. Disponível em: <<https://www.ipea.gov.br/portal/categorias/45-todas-as-noticias/noticias/13457-populacao-em-situacao-de-rua-supera-281-4-mil-pessoas-no-brasil>>. Acesso em: 23 dez. 2022.

KRIEGER, M. G. M. “**Desigualdade urbana e redes de solidariedade: as periferias e favelas no enfrentamento à pandemia.**” Estadão, 25 de maio de 2020. Gestão, Política e Sociedade. Disponível em: <<https://www.estadao.com.br/politica/gestao-politica-e-sociedade/desigualdade-urbana-e-redes-de-solidariedade-as-periferias-e-favelas-no-enfrentamento-a-pandemia/>>. Acesso em: 11 dez. 2022.

LÉFÈBVRE, H. “**O direito à cidade.**” São Paulo: Centauro, 2001.

LIMA, M. “**No Brasil, mais de 220 mil pessoas estão em situação de rua.**” Disponível em: <<https://observatorio3setor.org.br/noticias/no-brasil-mais-de-220-mil-pessoas-estao-em-situacao-de-rua/>>. Acesso em: 13 dez. 2022.

MARTINS, M. D. “**A pandemia expõe de forma escancarada a desigualdade social**”. CLACSO, 21 de abr. de 2020. Disponível em: <<https://www.clacso.org/en/a-pandemia-expoe-de-forma-escancarada-a-desigualdade-social/>>. Acesso em: 12 de dez 2022.

MELO, J. **“Exclusivo: Metrô do Recife roda com trens comprados há 38 anos”**. Jornal do Comercio, 21 de maio de 2022. Disponível em: <<https://jc.ne10.uol.com.br/colunas/jamildo/2022/05/15016653-exclusivo-metro-do-recife-roda-com-trens-comprados-ha-38-anos.html>>. Acesso em: 11 dez. 2022.

MELO, J. **“Expansão do Metrô do Recife: Confira os detalhes do trecho Joana Bezerra – Forte do Brum”**. Jornal do Comercio, 06 de set. de 2019. Disponível em: <<https://jc.ne10.uol.com.br/colunas/jamildo/2022/09/15075166-expansao-do-metro-do-recife-confira-os-detalhes-do-trecho-joana-bezerra-forte-do-brum.html>>. Acesso em: 11 dez. 2022.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES (Brasília). CONTRATO, de 31 de dezembro de 1997. **“Contrato de Concessão Para a Exploração do Desenvolvimento do Serviço Público de Transporte Ferroviário de Carga na Malha Nordeste.”** Diário Oficial da União, 31 dez. 1997.

NATALINO, M. **“Estimativa Da População Em Situação De Rua No Brasil (Setembro De 2012 A Março De 2020)”** Ipea, jun. 2020. Disponível em: <[https://www.ipea.gov.br/portall/images/stories/PDFs/nota\\_tecnica/200612\\_nt\\_disoc\\_n\\_73.pdf](https://www.ipea.gov.br/portall/images/stories/PDFs/nota_tecnica/200612_nt_disoc_n_73.pdf)>. Acesso em: 13 dez. 2022.

NETO, P. P. G. **“Evolução dos contratos das concessões de ferrovias.”** Orientador: Professora Livia Medeiros Amorim. 2019. 48 p. Coletânea de Pós-Graduação (Pós-Graduação Em Auditoria Financeira) - Instituto Cerzedello Corrêa - Escola Superior do Tribunal de Contas da União, Brasília, 2019. Disponível em: <<https://portal.tcu.gov.br/biblioteca-digital/evolucao-dos-contratos-das-concessoes-de-ferrovias.htm>>. Acesso em: 18 dez. 2022.

OUTEIRO, G. HOLSTON, J. **“Cidadania insurgente: disjunções da democracia e da modernidade no Brasil.”** São Paulo: Companhia das Letras, 2013. REVISTA DO DIREITO PÚBLICO, Londrina, v. 13, n. 3, p. 192-194, dez. 2018. DOI: 10.5433/24157-108104-1.2018v13n3 p 192 Disponível em: <[https://www.academia.edu/73879893/Cidadania\\_insurgente\\_disjun%C3%A7%C3%B5es\\_da\\_de\\_mocracia\\_e\\_da\\_modernidade\\_no\\_Brasil](https://www.academia.edu/73879893/Cidadania_insurgente_disjun%C3%A7%C3%B5es_da_de_mocracia_e_da_modernidade_no_Brasil)>. Acesso em: 12 dez. 2022.

PAIVA, R. B. *et al.* **“GESTÃO 4.0: UM MODELO DE GESTÃO QUE PROMOVA A TRANSFORMAÇÃO DIGITAL COMO ESTÍMULO À MELHORIA DO DESEMPENHO NA EMPRESA FERROVIA TRANSNORDESTINA LOGÍSTICA S.A.”** Orientador: Prof. Dr. Fabrício Ziviani. 2021. 51 p. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em Gestão de Negócios) - Fundação Dom Cabral; Instituto de Transporte e Logística, Fortaleza, 2021. Disponível em: <<https://repositorio.itl.org.br/jspui/handle/123456789/503>> Acesso em: 18 dez. 2022.

PASSOS, T. **“Projetos de expansão do Metrô do Recife nunca saíram do papel em 35 anos.”** Diário de Pernambuco, 19 fev. 2020. Disponível em: <<https://www.diariodepernambuco.com.br/noticia/vidaurbana/2020/02/projetos-de-expansao-do-metro-do-recife-nunca-sairam-do-papel-em-35-an.html>>. Acesso em: 11 dez. 2022.

PERNAMBUCO (Recife). **“Relatório do Plano Diretor da Cidade do Recife.”** Recife: 2020. Disponível em: <<https://licenciamento.recife.pe.gov.br/plano-diretor-do-recife>>. Acesso em: 07 ago. 2022.

PITASSE, M. **“Com ausência do governo, movimentos sociais criam campanhas para ajudar favelas”**. Brasil de Fato, 03 de abr. de 2020. Rio de Janeiro. Disponível em:



<<https://www.brasildefatorj.com.br/2020/04/03/com-ausencia-do-governo-movimentos-sociais-criam-campanhas-para-ajudar-favelas>>. Acesso em: 12 dez. 2022.

Prefeitura do Recife. “**Comunidade de Interesse Social - CIS | Plano Diretor Do Recife.**” Planodiretor.recife.pe.gov.br, 2014. Disponível em: <[planodiretor.recife.pe.gov.br/comunidade-de-interesse-social-cis](http://planodiretor.recife.pe.gov.br/comunidade-de-interesse-social-cis)>. Acesso em: 11 Dez. 2022.

PREFEITURA DO RECIFE. “**Ibura | Prefeitura do Recife.**” Disponível em: <<https://www2.recife.pe.gov.br/servico/sobre-rpa-6?op=NzQ0MQ==ra> do Recife>. Acesso em: 8 ago. 2022.

PREFEITURA DO RECIFE. “**Sobre a RPA 6.**” Disponível em: <<https://www2.recife.pe.gov.br/servico/ibura?op=NTI4Mg==>>. Acesso em: 11 dez. 2022.

RFFSA (Rio de Janeiro). CONTRATO Nº 071, de 31 de dezembro de 1997. “**Contrato de Arrendamento de Bens Vinculados à Prestação de Serviço Público de Transporte Ferroviário,**” [S. l.]: Diário Oficial da União, 31 dez. 1997.

SENEAR. “**Atlas De Infraestrutura E Comunidades De Interesse Social Do Recife. Prefeitura Do Recife**” 2014. Disponível em: <<https://planodiretor.recife.pe.gov.br/index.php/material-de-referenciaial> de referência | Plano Diretor do Recife>. Acesso em: 1 dez. 2022.

SOARES, R. “**Metrô do Recife sem qualquer previsão de expansão**”. Mobilidade. Jornal do Comercio, 12 de mar. de 2015. Disponível em: <<https://jc.ne10.uol.com.br/colunas/mobilidade/2015/03/12/metro-do-recife-sem-qualquer-previsao-de-expansao>>. Acesso em: 11 dez. 2022.

SOUSA DE ARAUJO, M. S. “**SOLIDARIEDADE SOCIAL: as ponderações de Émile Durkheim.**” Revista de Políticas Públicas, vol. 9, núm. 2, pp.51-70, jul./dez. 2005. Universidade Federal do Maranhão. São Luís, Maranhão, Brasil. ISSN: 0104-8740 Disponível em: <<https://www.redalyc.org/pdf/3211/321129118005.pdf>> Acesso em: 11 dez. 2020.

SOUTO L. “**SOLIDARIEDADE NA PANDEMIA DA COVID-19: ESTRATÉGIAS DE RESISTÊNCIA DO MOVIMENTO DOS TRABALHADORES SEM-TETO (MTST).**” Revista Desigualdade & Diversidade, núm. 20, pp.98-114, 2021. Programa de Pós Graduação em Ciências Sociais da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro. DOI 0.17771/PUCRio.DDCIS.53205. Disponível em: <<https://www.maxwell.vrac.puc-rio.br/53205/53205.PDFXXvmi=>>> Acesso em: 11 dez. 2020. 10.17771/PUCRio.DDCIS.53205

TORRES, M. “**Ibura, zona sul distante de Boa Viagem**”. Diário de Pernambuco, 31 de mar. de 2015 Disponível em: <<https://www.diariodepernambuco.com.br/noticia/vidaurbana/2015/03/ibura-zona-sul-distante-de-boa-viagem.html>>. Acesso em: 11 dez. 2022.