



Planejamento para a questão habitacional das famílias localizadas na Comunidade do Ibura de Baixo, Recife, Pernambuco

Planning for the house Issue of Families Located In the comunidade Ibura de Baixo, Recife, Pernambuco

Rute Vasconcelos de França Gonçalves¹

¹ Graduanda em Geografia pela Universidade Federal de Pernambuco
e-mail: rute.vasconcelos@ufpe.br; ORCID: <https://orcid.org/0009-0004-6841-7563>

Ayrton Rodrigues de Lima²

² Graduando em Geografia pela Universidade Federal de Pernambuco
e-mail: ayrton.rlima@ufpe.br; ORCID: <https://orcid.org/0009-0003-7975-4568>

Andressa Serafim dos Santos Silva²

² Graduanda em Geografia pela Universidade Federal de Pernambuco
e-mail: andressa.serafim@ufpe.br; ORCID: <https://orcid.org/0009-0007-8471-9627>

Guilherme Antônio Ferreira da Silva²

² Graduando em Geografia pela Universidade Federal de Pernambuco
e-mail: guilherme.antonio@ufpe.br; ORCID: <https://orcid.org/0009-0004-3774-1918>

Robson Ferreira Diniz²

² Graduando em Geografia pela Universidade Federal de Pernambuco
e-mail: robson.diniz@ufpe.br; ORCID: <https://orcid.org/0009-0004-6999-4098>

Resumo

Este artigo visa apresentar possíveis soluções para a questão habitacional das famílias que estão localizadas na Comunidade da Linha, pertencente ao bairro do Ibura de Baixo, na cidade de Recife, Pernambuco. Atualmente a comunidade enfrenta problemas diários com os aviões em procedimento de pouso/decolagem no Aeroporto Internacional dos Guararapes, cuja localização da mesma se dá em torno dos muros do próprio aeroporto, além da ferrovia Transnordestina cuja administradora deseja a remoção da comunidade instalada ao redor da malha férrea a pouco mais de duas décadas. Para tal feito, foi realizada a caracterização da área de estudo com base em dados primários pré-existentes; pesquisa documental por meio de artigos e jornais, além de elaboração de mapas cartográficos de geolocalização do bairro do Ibura de Baixo e da Comunidade. O mapa cartográfico da região foi obtido através da tecnologia *Google Earth Hybrid* com auxílio do programa Qgis (*Quantum Geographic Information System*) com escala 1:30000, e o mapa da Comunidade da Linha com escala 1:2500.

Palavras-chave: planejamento, Ibura, comunidade, aeroporto.



Abstract

This article aims to present possible solutions to the housing issue of families located in Comunidade da Linha, belonging to the Ibura de Baixo neighborhood, in the city of Recife, Pernambuco. Currently, the community faces daily problems with planes in the landing/takeoff procedure at Guararapes International Airport, whose location is around the walls of the airport itself, in addition to the Transnordestina railway whose administrator wants the removal of the community installed around the railway network for just over two decades. To this end, the study area was characterized based on pre-existing primary data; documentary research through articles and newspapers, in addition to creating cartographic geolocation maps of the Ibura de Baixo neighborhood and the Community. The cartographic map of the region was obtained using Google Earth Hybrid technology with the aid of the Qgis (Quantum Geographic Information System) program with a scale of 1:30000, and the map of the Linha Community with a scale of 1:2500.

Keywords: planning; Ibura; community; airport.

1 Introdução

O presente estudo terá como foco uma análise da situação atual do Sítio de Santa Francisca, apelidada de Comunidade da Linha, localizada no Ibura de Baixo, na Zona Sul do Recife, Pernambuco. A principal problemática abordada para o desenvolvimento deste estudo é a qualidade de vida da comunidade afetada diretamente pela proximidade com o Aeroporto Internacional dos Guararapes, situado no bairro da Imbiribeira, Recife/PE. Também será abordada a questão de planejamento habitacional para as famílias que estão sendo ameaçadas de despejo pela FTL (Ferrovia Transnordestina Logística) (Brasil, 2021). Se tratando dos objetivos específicos neste estudo será falado sobre a exposição da comunidade à poluição sonora, proveniente do tráfego aéreo e os principais problemas estruturais que a comunidade vive atualmente.

Um dos conjuntos de direções, metodologias, técnicas e procedimentos que foram utilizados também para cumprir com os objetivos desta pesquisa foi a pesquisa documental, baseada em notícias vinculadas pela imprensa, artigos científicos sobre a comunidade em foco e trabalhos de conclusão de curso. Além disso, para melhor situar, definir e identificar o território, foi necessário elaborar mapas cartográficos com os dados do Qgis (*Quantum Geographic Information System*). Com base nestes mapas, também é possível observar as principais características físicas da região para uma melhor compreensão do território.

A construção do Aeroporto Internacional dos Guararapes trouxe efeitos negativos para a comunidade Imbiribeira, Recife/PE, vistos até os dias de hoje. A poluição sonora e a alteração da qualidade do ar são problemas desta estrutura que afeta diretamente à saúde da população que mora no entorno do aeroporto, os ruídos gerados pelas aeronaves durante o pouso e decolagem comprometem significativamente a qualidade de vida. Segundo os dados da Organização Mundial da Saúde (OMS), 10% da população mundial estão expostos a níveis consideráveis de ruído, estes efeitos podem causar perda auditiva induzida por ruído e outras doenças. Além disso, a OMS considera que há grupos mais vulneráveis para poluição aeronáutica sendo comparado a outros grupos.

O grupo que é mais atingido pelo tráfego aéreo são as crianças e os idosos, que também são acometidos com estresse psicológico (PROACUSTICA, 2014). Estudos da Universidade de São Paulo (USP, 2008), mostraram o nível de exposição ao ruído do ser humano e a máxima exposição diária permitida, foi estudado as seguintes fontes sonoras: Bandas de rock equivalente a 120 dB; turbina de avião 110 dB; motosserra 100dB; cortador de grama 90 dB; cachorro latindo 80 dB; bebê chorando 60 dB; voz cochichando 40 dB; folhas caindo 10dB. Segundo este estudo, o som de um cortador de grama de 90 decibéis é autorizado por 4 horas, enquanto a turbina do avião é permitida por apenas 15 minutos. Ultrapassar este tempo permitido pode causar sérios riscos à saúde humana.

2 Contexto Histórico, Localização e Características do Ibura de Baixo

De acordo com o jornalista Marcos Barbosa do jornal Brasil de Fato, o nome do bairro “Ibura” vem do Tupi e significa “fonte de água”, e a história do bairro remonta ao século XIX onde, no início, a região era ocupada pelo Engenho Ibura, propriedade rural produtora de açúcar. O engenho foi desativado na década de 1920, e a área passou a ser ocupada por pequenos agricultores e trabalhadores rurais. Na década de 1930, o governo federal iniciou um programa de construção de casas populares para famílias de baixa renda, sendo o Ibura um dos bairros escolhidos para receber essas moradias, e a população da região começou a crescer (Castro, 2023).

No começo da década de 1940, em matéria publicada pelo jornalista Emmanuel Bento correspondente do Jornal Digital, afirma que o governo federal construiu um campo de pouso militar no Ibura, por conta do andamento da Segunda Guerra Mundial e a presença de norte-americanos na região, que foi posteriormente transformado no Aeroporto Internacional dos Guararapes. A construção do aeroporto contribuiu para o desenvolvimento do bairro, atraindo novos moradores e oportunidades econômicas. No entanto, o bairro também passou a enfrentar uma série de problemas sociais, como pobreza, falta de oportunidades e violência. Em 1956, durante o governo de Juscelino Kubitschek, foi lançado o Programa de Metas, que visava entre trinta pontos agrupados em cinco setores promover o desenvolvimento do Brasil, contemplando diretamente no bairro do Ibura de Baixo, como a construção de escolas, creches e centros de saúde (USP, 1958).

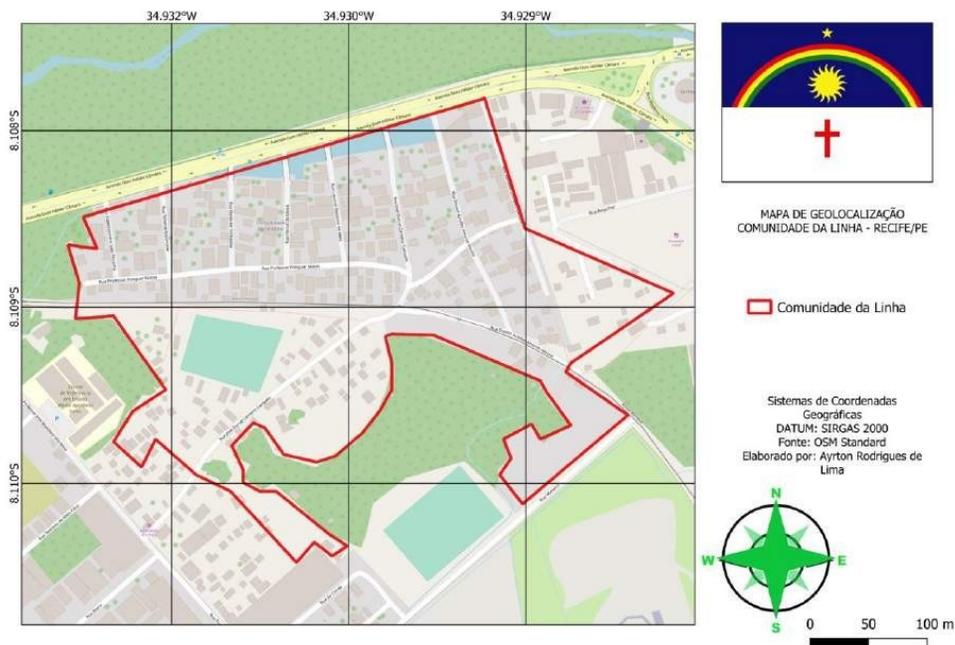
Apesar dos investimentos públicos, década após década, o Ibura de Baixo continua a ser um bairro marcado por problemas sociais. O bairro tem um alto índice de pobreza, falta de oportunidades e violência. Mesmo assim, sua localização geográfica é estratégica, visto que está localizado na Zona Sul da cidade, uma área de grande importância tanto do ponto de vista econômico quanto social, fazendo parte da Região Política Administrativa VI (RPA 6), dentro do bairro do Ibura (Recife, 2021). “Como morar na periferia é,

na maioria das cidades brasileiras, o destino dos pobres, eles estão condenados a não dispor de serviços sociais ou a utilizá-los precariamente, ainda que pagando por eles preços extorsivos.” (Santos, 2020, p. 63).

A microrregião do Ibura possui uma população de 50.617 habitantes (IBGE, 2010), correspondendo a 3,29% da população do Recife, com uma superfície territorial de 10,19 Km², tendo uma densidade demográfica de 4.972,20 hab./Km², com uma taxa média geométrica de crescimento anual da população (2000/2010) de 1,48%. Limitando-se ao norte com as microrregiões do Barro, Areias e Caçote, ao sul com microrregião do Jordão, a Leste com as microrregiões do Ipsep, Imbiribeira e Boa Viagem, a oeste com as microrregiões da Cohab e Barro (Recife, 2021).

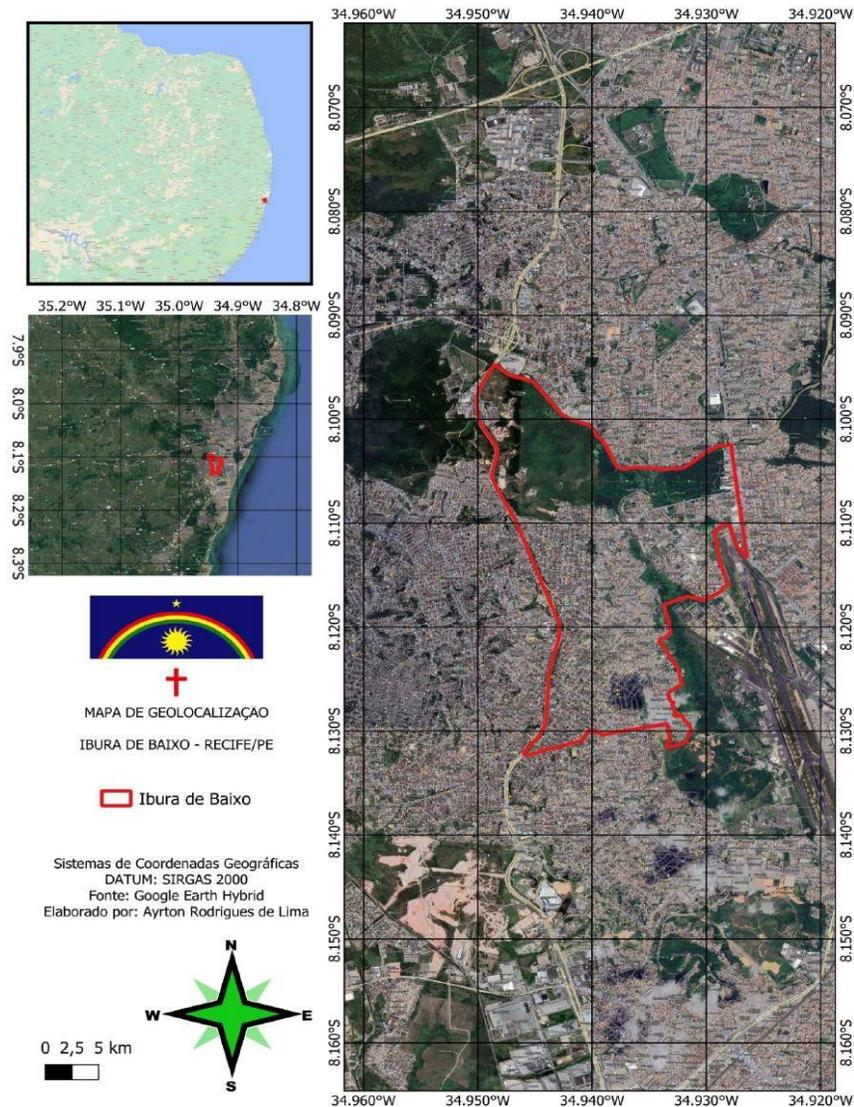
Inserido nesta macrorregião, o bairro do Ibura de Baixo está geograficamente situado em uma região plana, próxima ao litoral, o que contribui para a sua acessibilidade e conectividade com outras partes da cidade. Além disso, a comunidade estudada está inserida neste bairro, que é trespassado por importantes vias, como a Avenida Dom Helder Câmara, que é uma das principais artérias de tráfego na cidade para quem busca acessar o bairro através da Avenida Recife ou quem busca sair da BR 101 passando pela Avenida Dois Rios e seguindo pela Avenida Dom Helder Câmara até a Avenida Recife (sentido oeste-leste). (Figura 1 e 2)

Figura 1 - Mapa da Comunidade da Linha



Fonte: OSM Standard, adaptado por Ayrton Rodrigues (2024).

Figura 2 - Mapa de geolocalização do bairro do Ibura de Baixo - Recife/PE.



Fonte: Google Earth Hybrid, adaptado por Ayrton Rodrigues (2024).

Quanto à caracterização do bairro, o Ibura de Baixo é uma área que apresenta uma grande diversidade social e econômica. É composto por uma mistura de residências, comércios e indústrias, refletindo a complexidade da cidade do Recife como um todo. Além disso, o bairro possui uma população considerável, o que o torna uma área vibrante e movimentada. Entretanto, assim como muitas áreas urbanas em cidades brasileiras, o Ibura de Baixo também enfrenta desafios sociais, como a falta de infraestrutura em algumas partes, carência de serviços públicos em determinadas áreas e problemas relacionados à segurança. Esses desafios são comuns em muitos bairros urbanos, mas também há esforços da prefeitura e de organizações locais para melhorar as condições de vida da população.

Em termos de cultura e identidade, o bairro pode abrigar diversas manifestações culturais, incluindo festas tradicionais, música, dança e artesanato. A riqueza cultural de Pernambuco é evidente em muitos aspectos da vida no Ibura de Baixo, proporcionando uma experiência única para os moradores e visitantes.

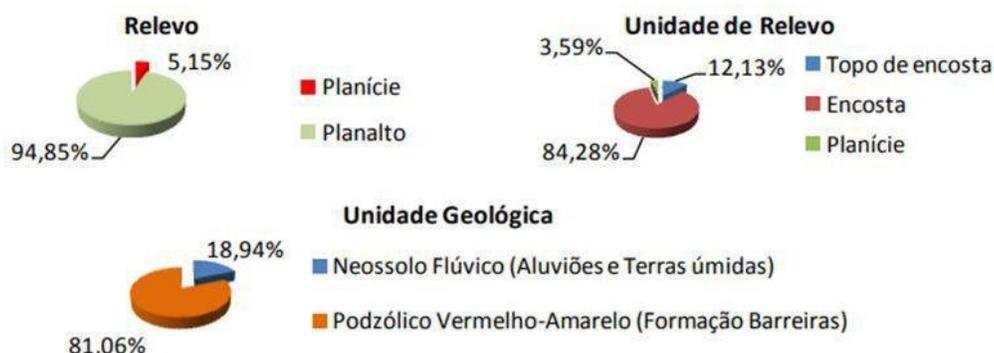
O zoneamento geomorfológico dos setores de risco inseridos nas microrregiões do Jordão e Ibura apresenta os compartimentos e subcompartimentos definidos pela unidade geológica, relevo e unidades de relevo (Quadro 1) e (Figura 3), a partir da Carta Geotécnica do Recife (1995), sendo a mesma realizada para atender à necessidade de informações geológicas em escala mais detalhada, compatível com trabalhos na área de geotecnia, recursos hídricos e pesquisa mineral, planejamento urbano e ambiental.

Quadro 1 - Zoneamento geomorfológico dos setores de risco nas microrregiões de Jordão e Ibura, Recife-PE.

Compartimentos e subcompartimentos geomorfológico		Área		Perímetro (m)
		(m ²)	(ha)	
Relevo	Planície	69.318,89	6,93	2.278,35
	Planalto	1.277.413,32	127,74	16.147,27
Unidade de Relevo	Topo de encosta	163.353,09	16,33	6.052,62
	Encosta	1.134.986,17	113,49	11.873,07
	Planície	48.392,97	4,83	25.802,02
Unidade Geológica	Neossolo Flúvico (Aluviões e Terras Úmidas)	255.063,06	25,50	33.399,40
	Podzólico Vermelho-Amarelo (Formação Barreiras)	1.091.669,15	109,16	11.175,26

Fonte: Recife-PE (2006).

Figura 3: Quantitativos do zoneamento geomorfológico dos setores de risco nas microrregiões de Jordão e Ibura, Recife- PE.



Fonte: Recife-PE (2006).

Segundo a Carta Geotécnica do Recife (1995), os setores de risco localizados nas microrregiões de Jordão e Ibura apresentam em suas extensões os conjuntos de unidade geológica de Sedimentos Terciários e Sedimentos Quaternários compostos por rochas ou sedimentos e os seus respectivos solos residuais: Os sedimentos terciários da Formação Barreiras constituem-se de depósitos arenosos de origem fluvial com camadas alternadas de sedimentos arenosos e argilosos, gerados por enxurradas sucessivas (fluxo de detritos). Pela variedade litológica e topografia, os solos desenvolvidos sobre esses sedimentos são associações de Latossolos, Podzólicos e Podzóis - os sedimentos quaternários de Depósitos Flúvio-Lagunares reúnem as aluviões e os sedimentos lagunares, deltaicos e estuarinos antigos e recentes.

As aluviões são predominantemente arenosas ao longo dos canais mais retilíneos e mostram sedimentos argilosos com matéria orgânica, depositados nas planícies de inundação, durante os transbordamentos de canais. Os sedimentos lagunares deltaicos e estuarinos apresentam composição variada areno-siltico-argilosa com matéria orgânica. Devido às oscilações do nível do mar, esses depósitos podem intercalar sedimentos tipicamente lagunares, ricos em conchas, com sedimentos de água doce depositados em lagoas, brejos e pântanos, sendo encontrados em subsuperfície, camadas de argilas moles, diatomitos e turfás, respectivamente oriundos desses ambientes.

A partir daí tem-se a perspectiva que a geologia está intimamente relacionada aos processos acontecidos neste espaço e que além dos processos naturais o próprio homem cria modificações que interfere e impacta a fisiografia e os processos de ocupação da área. A geomorfologia desempenha um papel crucial na configuração dos bairros do Jordão e Ibura, localizados no Recife. Esses bairros, caracterizados por sua topografia acidentada e sujeitos a processos naturais como erosão e deslizamentos de terra, refletem a interação complexa entre fatores geológicos, climáticos e humanos.

Um estudo de Tavares *et al.* (2018) destaca que a geomorfologia desses bairros é marcada por uma combinação de morros, várzeas e planícies fluviais, resultando em uma paisagem heterogênea e suscetível a eventos como enchentes e deslizamentos de terra. Essas características geomorfológicas influenciam diretamente na distribuição e no desenvolvimento das comunidades locais, bem como na infraestrutura urbana. Além disso, a obra de Oliveira *et al.* (2016) ressalta que a geomorfologia dos bairros do Jordão e Ibura tem sido moldada ao longo do tempo pela ação antrópica, com destaque para a urbanização desordenada e a ocupação irregular do solo, o que contribui para agravar os impactos de eventos naturais, como as chuvas intensas.

Portanto, a compreensão da geomorfologia desses bairros é fundamental para o planejamento urbano e a implementação de medidas de mitigação de riscos naturais, visando à segurança e qualidade de vida da população local.

3 Diagnóstico Geo-Socioeconômico da Comunidade da Linha

A falta de planejamento e de políticas públicas habitacionais leva ao grande drama vivenciado por diversas comunidades deste país. O surgimento de cidades de forma desordenada tem como consequências inúmeros centros urbanos sem planejamento, dificuldade na mobilidade urbana e por consequência copiosas famílias vivendo em condições ameaçadoras a sua existência, fato que impacta de forma grandiosa na sua qualidade de vida, pois vão surgindo diferentes problemas como: enchentes, deslizamento de barreiras excesso de ruídos (situação que estão vivendo hoje a Comunidade da Linha, Ibura) poluição, etc.

O Brasil, desde os tempos mais remotos, vem apresentando problemas no que tange a questões habitacionais - e isso se evidencia pela falta de assistências principalmente as pessoas em condições de vulnerabilidade social, fator motivador das poucas ou ineficientes políticas que atendam a essa parcela específica da sociedade.

Há, em todas as cidades, uma parcela da população que não dispõe de condições para se transferir da casa em que mora, isto é, para mudar de bairro, e que pode ser explicada a sua pobreza pelo fato de o bairro de sua residência não contar com serviços públicos, vender serviços privados a alto preço, obrigar os residentes a importantes despesas de transporte. Nesse caso, pelo fato de não dispor de mais recursos, o indivíduo é condenado a permanecer num bairro desprovido de serviços e onde, pelo fato de ser um bairro pobre, os produtos e bens comprados a preços mais altos, tudo isso contribuindo para que a sua pobreza seja ainda maior e sua capacidade de mobilidade dentro da cidade seja igualmente menor (Santos, 2020. p. 111).

Vale ressaltar que esses problemas habitacionais nas cidades estão intimamente ligados ao processo de mecanização do campo, que por sua vez intensificou o êxodo rural, histórico movimento de migração em nosso país a partir da década de 1950 que levou diversas pessoas para os centros urbanos (Alves *et al.*, 2011). Assim sendo, de forma espontânea e desordenada, foram surgindo residências sem a devida fiscalização das autoridades de cada município (Grostein, 2001), tentando realizar intervenções somente após as construções e instalações de muitas famílias nas suas agora residências.

O atraso governamental em ordenar as construções habitacionais (Souza, 2007) ruas e bairros levantam questões pontuais por parte dos residentes, quando se há tentativa por parte das autoridades em ordenar a situação, questionando principalmente o motivo da intervenção após longo período de moradia no local.

Uma intervenção tardia já não pode ser tomada a gosto dos poderes instituídos deste país, pois as famílias criaram uma relação com o território: histórias de vivências afetivas como descrito por (Hutta, 2020) estão entrelaçadas nas residências, filhos foram criados nestes ambientes, relações de comunidade foram construídas, mencionando também que ninguém mora em tal lugar porque gostaria, nenhuma família quer viver numa área de risco, num local onde tem riscos de desabamento, numa ocupação onde as

terras não pertencem à mesma, mas sim, estão por necessidade, estão ali porque as políticas públicas que deviam beneficiar e as assegurar foram e ainda são ineficientes.

De acordo com Santos, (2020, p. 143) “Morar na periferia é condenar-se duas vezes à pobreza, à pobreza gerada pelo modelo econômico, segmentador do mercado de trabalho e das classes sociais, superpõe-se a pobreza gerada pelo modo territorial”. Como apontado por Miranda (2005), ter uma moradia de qualidade é um direito, e está assegurado na Constituição Federativa do Brasil promulgada em 1988, mas não se efetiva nas vidas destas pessoas “Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição”.

Vale citar também que o artigo 183 da referida constituição garante o direito a posse da terra e a regularização fundiária aquele que possuir posse do solo, menor que 250m², por mais de 5 anos ininterruptos e não possuir outro imóvel, realidade está comprovada pela comunidade num todo, presente e consolidada naquela área a mais de 30 anos (Nóbrega; Galera, 2023).

Em situação como esta, vivem as famílias ameaçadas de despejo por conta de inúmeros pedidos de reintegração de posse da Comunidade da Linha, Ibura de Baixo, zona sul do Recife (PE), às margens dos trilhos abandonados e deteriorados da Transnordestina. Hoje a comunidade conta com mais de 600 famílias e ao menos 90 delas correm risco de deixarem as suas casas. As habitações foram surgindo ao longo do tempo, comércios foram se estabelecendo na comunidade, e atualmente, de acordo com um relatório elaborado pelo Centro Popular de Direitos Humanos (CPDH, 2019) publicado no jornal Folha de São Paulo pela jornalista Maria Júlia Vieira, pelo menos 60% das casas da Comunidade da Linha são chefiadas por mulheres. Dois terços dos moradores trabalham dentro da sua própria residência, ou seja, montaram os seus próprios negócios para sustentarem os seus familiares. Cabeleireiros, manicures, barbeiros, pedreiros e serventes foram surgindo e assim esse corpo social foi ganhando vida. Muitas das pessoas que vivem nesta comunidade, não tem uma condição financeira estável, haja vista que muitos são empreendedores e as suas rendas são variáveis. Grande parte das casas que são chefiadas por mulheres, elas precisam trabalhar em dobro para continuarem sobrevivendo.

As primeiras casas foram construídas pelas próprias mulheres mais antigas do bairro, e naquele momento não houve intervenção do poder público, vindo tardiamente tentar reintegrar posse, como citado anteriormente. “A enorme crueldade de nossas estruturas políticas e socioeconômicas, as quais violentam os sentimentos individuais, é tão inexplicável porque essas mesmas estruturas sociais dão, ao mesmo tempo, aos indivíduos, uma configuração e a possibilidade de expressão. Desse modo, podemos dizer que o

homem se torna homem socialmente através da expressão que se forma no contexto das estruturas sociais” (Musil, 1967, p.12)

Na comunidade, em cada habitação as famílias normalmente estão entre 4 a 6 pessoas, algumas vivendo exclusivamente do programa de transferência de renda do Governo Federal e de “bicos”, nome popular dado a trabalhos que surgem esporadicamente. Segundo o CPDH, dos 194 processos de reintegração de posse de autoria da companhia de Steinbruck em Pernambuco, 6 estão na Comunidade da Linha (ALEPE, 2021). Em matéria publicada pelo jornalista Pedro Stropasolas do Brasil de fato, foi afirmado que são mais de cinco mil famílias ameaçadas de despejo em todo o estado.

Ainda não bastasse todo o momento “anormal” que o mundo inteiro vivia (Pandemia de Covid-19), a comunidade estava novamente ameaçada com risco de despejo em meio ao caos. Ajudada por movimentos sociais, e organizações da sociedade civil, as famílias foram às ruas, protestaram e garantiram os seus direitos. A ordem nesse período pandêmico era “fiquem em casa”, para essas famílias a ordem era de despejo, “deixem os seus lares”. A luta e resistência dessa comunidade por direito à moradia, fez a ordem de despejo ser suspensa com base na decisão do Supremo Tribunal Federal (STF) de suspender as remoções forçadas durante a pandemia.

4 Resultados e Discussões

As transformações ocorridas no processo de construção do bairro do Ibura de baixo, estão ligadas com os conflitos territoriais decorrentes da produção do espaço, sejam elas através da chegada do aeroporto, que mexe com as estruturas socioeconômicos e ambientais, retirada da cobertura vegetal, impactos sonoros, desterritorialização de comunidades ou ampliação de subempregos no entorno, sejam elas paisagísticas; uma vez houve a retirada das pessoas naquela área que acabam voltando e construindo novas habitações irregulares.

Sabendo que a irregularidade é proveniente do processo de urbanização do Recife, já que a divisão da parcela do solo foi má distribuída, e como se não bastasse a área é geomorfologicamente instável, pelo fato de estar em áreas de alagamento. O sofrimento da comunidade com as intempéries naturais e sociais é constante, e no que tange ao social pode-se citar as faltas de educação ambiental e políticas públicas que favorecem a vida dos moradores residentes daquele território.

Em matéria da jornalista Karina Albuquerque vinculada à TV Jornal ainda em 2021, cita que a AENA (Empresa responsável pelo Aeroporto), estaria prevista algumas melhorias estruturais no aeroporto em 2023, além da expansão da pista de pouso, mas essas "melhorias" ainda não foram colocadas em prática

por conta da situação pandêmica global, a comunidade sofre mais a cada dia, com as interferências e negligências ocorridas dia após dia.

O Aeroporto trouxe para a comunidade diversos problemas, e para que essas condições se tornem menos agravantes, é necessário que medidas sejam colocadas em prática, ouvir esses moradores e moradoras tem a dizer é o principal ponto, pois, a partir disto, construir as medidas que de fato, serão pensadas para esta população. A comunidade persiste na luta de manter suas famílias em um local de diversos problemas, é uma realidade muito presente no nosso país, isto chama-se resistência, resistir aos percalços para que os seus tenham um teto para morar, uma família para acolher.

A falta de uma educação de qualidade, segurança pública, saneamento básico, água, luz e "outros básicos" para a vida com dignidade, é uma fragilidade socioeconômica enfrentada diariamente pela comunidade. Uma das inquietações que surgem é sobre a falta de apoio pelo mínimo para se viver de uma população que resiste por tantos anos sem a visibilidade necessária, a comunidade vivencia um descaso que tende a persistir.

Diante de todos os problemas no território estudado, através da pesquisa documental e principalmente pautado nas leituras das reportagens feitas pelos jornais Brasil de Fato e TV Jornal, que estiveram presentes na comunidade estudada e registraram diversos depoimentos da população local, podemos enumerar algumas sugestões conjuntas tanto para o poder público quanto para a comunidade e empreendimento aeroviário (Gestão do Aeroporto), como por exemplo: a abertura de diálogos com a administração do aeroporto e representantes da comunidade para discutir questões de segurança e ruído; implementação de políticas de controle de ruído, podendo ser algumas restrições de horário para voos noturnos.

Para tal seria necessária a intensificação da fiscalização dos padrões de segurança e controle de qualidade do aeroporto, implementação de programas de conscientização e treinamento para pilotos e operadores do aeroporto, visando a redução de riscos e incômodos para a comunidade; estabelecimento de um sistema de reclamações e sugestões da comunidade, que permita o monitoramento contínuo dos problemas enfrentados.

Algumas outras sugestões podem ser adotadas com um mínimo de investimento de capital, como por exemplo a realização de campanhas de conscientização sobre o uso responsável do espaço aéreo e respeito às comunidades ao redor do aeroporto, adoção de políticas de transparência, que garantam acesso fácil à informação sobre o funcionamento e impactos do aeroporto, realização de campanhas educativas para os moradores sobre como proteger suas propriedades em caso de emergências no aeroporto (caso o

pior aconteça, pode-se elaborar um plano de contingência detalhado em caso de acidentes aéreos, para garantir a segurança da comunidade).

Caso se apresente algum interesse em investir mais naquela área, algumas sugestões podem ser deixadas aqui para contemplação de ambas as partes julgar o que poderá ser feito: Realização de estudos econômicos para entender como o aeroporto pode contribuir para o desenvolvimento da comunidade, seja através de geração de empregos ou incentivo ao turismo local, investir em medidas de mitigação de riscos, como por exemplo, melhorias na infraestrutura do aeroporto e adoção de novas tecnologias de segurança, implementação de programas de compensação ambiental, como o plantio de árvores e criação de áreas verdes ao redor do aeroporto e estabelecimento de acordos entre o aeroporto e a comunidade para que esta possa receber compensações financeiras pelos impactos gerados.

Como se sabe a comunidade está em uma área geológica e geomorfológica pautada com solos podzólicos, entre tabuleiros costeiros dissecados pela ação da erosão fluvial que causa na área de estudo, e região circunvizinha, tanto alagamentos, quanto deslizamentos, além da construção do aeroporto que afetou diretamente a relação das pessoas que moram na comunidade. A partir disso, para uma melhor visualização por etapas, está sendo sugerido um plano de ação com as seguintes fases:

Fase 1: Avaliação de Riscos e Preparação

a) Identificação dos Riscos:

- Realizar uma análise detalhada dos riscos específicos associados a alagamentos, erosão de barreiras e riscos aeronáuticos devido à proximidade do aeroporto.
- Mapeamento:
- Criar mapas de risco que identifiquem as áreas mais vulneráveis a alagamentos e erosão costeira;
- Identificar zonas de restrição próximas ao aeroporto para mitigar riscos de acidentes.

Fase 2: Mitigação de Riscos

a) Infraestrutura de Contenção:

- Construir ou atualizar sistemas de contenção de água, como diques e barreiras naturais, para reduzir o risco de alagamentos;

- Reforçar as barreiras costeiras para evitar erosão e proteger a comunidade.

2.2 Alerta e Evacuação:

- Estabelecer um sistema de alerta precoce para alagamentos, com sirenes e notificações via celular;
- Desenvolver um plano de evacuação eficiente e com rotas de fuga claras em caso de emergência.

Fase 3: Gestão da Água

a) Drenagem:

- Melhorar os sistemas de drenagem pluvial para direcionar as águas da chuva para longe das áreas de risco.
- Gerenciamento de Inundações:
- Desenvolver um plano de gestão de inundação que inclua reservatórios temporários e comportas para controlar o nível da água durante tempestades.

Fase 4: Conscientização e Treinamento

a) Educação Pública:

- Realizar campanhas de conscientização sobre os riscos e medidas preventivas relacionadas a alagamentos e riscos aeronáuticos.

b) Treinamento de Emergência:

- Realizar treinamentos regulares para a comunidade, equipes de resgate e funcionários do aeroporto sobre procedimentos de evacuação e primeiros socorros.

Fase 5: Monitoramento e Manutenção

a) Monitoramento Contínuo:

- Instalar estações de monitoramento meteorológico e hidrológico para acompanhar as condições em tempo real.
- Mantenha equipes de prontidão para responder a situações de emergência.

b) Manutenção:

- Realizar manutenção regular das infra estruturas de contenção, sistemas de drenagem e sistemas de alerta.

Fase 6: Revisão e Atualização

a) Avaliação Periódica:

- Revisar e atualizar o plano de ação regularmente, levando em consideração mudanças nas condições climáticas e no desenvolvimento da comunidade.

b) Participação Comunitária:

- Incentivar a participação ativa da comunidade na revisão e atualização do plano.

Tais ações viabilizam o caminho para a sustentabilidade ambiental do território em epígrafe que devem ser implementadas de forma a considerar todos os atores pertencentes a comunidade, reforçando o papel do estado na garantia dos direitos da cidadania estabelecidos na Constituição Federal do Brasil.

5 Conclusões

O direito à cidade deve ser acessível a todos. Esse direito significa aproveitar plenamente a vida no ambiente urbano. Observando a realidade dos moradores da Comunidade da Linha, fica evidente que as questões relacionadas ao território e à moradia ainda não foram resolvidas, mostrando desafios que persistem até hoje e que precisam ser enfrentados de forma mais estruturada pela prefeitura do Recife. É necessário que sejam criadas políticas públicas mais eficazes, que beneficiem esses moradores, os quais mantêm fortes laços afetivos com esses espaços. Além disso, é essencial garantir que eles tenham voz e participação nos processos de planejamento urbano e ambiental relacionados ao território, já que o poder

de decidir sobre o que é melhor para seu bairro é uma expressão legítima do direito à cidade.

Os moradores dessa comunidade precisam ser ouvidos para que as ações das autoridades competentes realmente tragam melhorias significativas à vida dessas pessoas, que já enfrentaram tantos impactos. Portanto, é indispensável o diálogo e a colaboração entre a prefeitura do Recife, a administração do aeroporto e a comunidade, visando amenizar os problemas enfrentados por essa população específica. As políticas habitacionais devem ser formuladas com sensibilidade para escutar as opiniões dos moradores, e é crucial integrar os movimentos sociais no planejamento urbano, com o intuito de construir um espaço que atenda às necessidades da população.

O movimento social da Comunidade da Linha funciona como a voz da população na ausência do poder público, permitindo que os moradores resistam ao despejo e evitem a destruição de suas casas em razão de um processo judicial movido pela Transnordestina S.A. Atualmente, esse movimento é um dos principais pilares de resistência na localidade. A partir disso, algumas ações podem ser implementadas para melhorar a qualidade de vida desse grupo, como a redução de voos noturnos, campanhas educativas e informativas voltadas para a comunidade sobre possíveis emergências relacionadas ao aeroporto, e a criação de um canal específico para reclamações, onde os moradores possam registrar o descumprimento de medidas previamente acordadas.

À prefeitura cabe apoiar essa população de maneira mais constante, especialmente no que se refere aos cuidados com a saúde dos moradores, que estão expostos ao ruído dos aviões. A criação de um programa de apoio psicológico direcionado a essas pessoas é uma necessidade urgente. Com isso, busca-se valorizar os moradores e o território que ocupam, protegendo suas vidas e seus direitos à moradia, conforme previsto na Constituição do país. Somente assim a Comunidade da Linha poderá ser plenamente integrada à sociedade, com dignidade.

Referências

ALBUQUERQUE, Karina Costa. **Conheça o dia a dia de comunidade onde os aviões passam tão perto das casas, que já até levaram telhado, na Zona Sul do Recife.** 2021. Disponível em: <https://tvjornal.ne10.uol.com.br/tv-jornal-meio-dia/2021/05/21/conheca-o-dia-a-dia-de-comunidade-onde-os-avioes-passam-tao-perto-das-casas-que-ja-ate-levaram-telhado-na-zona-sul-do-recife-209792/index.html#:~:text=Moradores%20do%20Ibura%20de%20Baixo,j%C3%A1%20testemunharam%20problemas%20com%20avi%C3%B5es>

ALEPE. Assembleia Legislativa do Estado de Pernambuco. **Indicação n. 5569/2021.** 2021. Disponível em: <https://www.alepe.pe.gov.br/proposicao-texto-completo/?docid=8049&tipoprop=i>

BENTO, Emmanuel. **O que liga o Ibura, na Zona Sul do Recife, à Segunda Guerra Mundial**. 2023. Disponível em: <https://jornaldigital.recife.br/2023/03/07/o-que-liga-o-ibura-na-zona-sul-do-recife-a-segunda-guerra-mundial/>

BRASIL. Presidente da CDHM questiona despejo da Comunidade da Linha, em Recife. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-permanentes/cdhm/noticias/presidente-da-cdhm-questiona-despejo-da-comunidade-da-linha-em-recife>

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal, 2016. 496 p. Disponível em: [https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/518231/CF88 Livro EC91 2016](https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/518231/CF88_Livro_EC91_2016)

CASTRO, Marcus Vinicius D. B. **Construção de casas populares: como é o projeto?**. 2023. Disponível em: <https://www.sienge.com.br/blog/construcao-de-casas-populares/#:~:text=Essa%C3%A9%20uma%20maneira%20econ%C3%B4mica,meio%20de%20financiamentos%20da%20Caixa>

CPDH. Centro Popular de Direitos Humanos. **Relatório de Pesquisa Social**. 2019. Disponível em: https://www.cpdh.org.br/pub/post/relatorio_pesquisa_social_comunidade_da_linha

GROSTEIN, Marta Dora. **Metrópole e Expansão Urbana: A Persistência de Processos "Insustentáveis". São Paulo em perspectiva**, v. 15, p. 13-19, 2001.

HUTTA, Jan Simon. **Territórios Afetivos: Cartografia do Aconchego como uma Cartografia de Poder. Caderno Prudentino de Geografia**, v. 2, n. 42, p. 63-89, 2020.

MIRANDA, Livia. **Desenvolvimento humano e habitação no Recife**. Recife: Secretaria de Planejamento Participativo, Obras e Desenvolvimento Urbano e Ambiental, 2005. [CD-ROM].

MORAES, Ivan. **Relatório de Pesquisa Social: Comunidade da Linha Resiste**. 2021. Disponível em: https://issuu.com/ivanmoraespsol/docs/relat_rio_comunidade_linha

MUSIL, Robert. **Der deutsche Mensch als Symptom**. Alemanha: Hamburg, Rowohlt, 2014.

NÓBREGA, Juliana Vanessa Pires dos Santos; GALERA, Izabella. **Morar entre trilhos: Caminhos alternativos para o conflito urbano da Comunidade da Linha Resiste, Recife-PE**. In: **Anais...** ENAN-PUR, 2023. p. 1-25.

OLIVEIRA, M. A., et al. Análise geomorfológica dos bairros do Jordão e Ibura, Recife (PE). **Geoambiente**, v.41, n.60, 2016.

PROACUSTICA. Associação Brasileira para a Qualidade Acústica. **Poluição sonora**. 2014. Disponível em: <https://www.proacustica.org.br/publicacoes/reportagens/oms-considera-poluicao-sonora-problema-de-saude-publica/>

RECIFE. Prefeitura do. **Sobre a RPA 6**. Recife, 2021. Disponível em: <https://www2.recife.pe.gov.br/servico/ibura?op=NTI4Mg==>

SANTOS, Milton. **O Espaço do Cidadão**. 7ª ed. São Paulo: Edusp. 2020.

SOUZA, Maria Ângela de almeida. **Política habitacional para os excluídos**: o caso da Região Metropolitana do Recife. Porto Alegre: Programa Habitare, FASE-PE, p. 114-49, 2007.

STROPASOLAS, Pedro. **Brasil de Fato**. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2023/02/07/a-linha-resiste-a-luta-de-maes-contr-o-despejo-a-beira-dos-trilhos-da-transnordestina-em-pe>

TAVARES, M. F. et al. Geomorfologia e riscos naturais no Jordão e Ibura, Recife (PE). **Revista Geonorte**, 1-17. 2018.

USP. Universidade de São Paulo. **Programa de Metas de Juscelino Kubitscheck**. 1958. Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/5291773/mod_resource/content/1/Plano%20de%20Metas.

USP. Universidade de São Paulo. **Brasil: Níveis de ruído**. 2008. Disponível em: <https://www.usp.br/espacoaberto/arquivo/2008/espaco96out/tabeladedecibeis.htm>

VIEIRA, Maria Júlia. **Vidas na Linha do Despejo**. Folha de São Paulo. 05 jan. 2023. Disponível em: <https://piaui.folha.uol.com.br/vidas-na-linha-do-despejo/>