



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



## Infraestrutura hackeada: a borda ferroviária como suporte para práticas sociais insurgentes em São João de Meriti - RJ<sup>1</sup>

**Lucas Monserrat Rosa Pires de Carvalho**

Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro (PROURB/FAU-UFRJ)

**Nátali Roberta de Sousa Nuss**

Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro (PROURB/FAU-UFRJ)

### Sessão Temática 11: Novas interpretações possíveis para a questão urbana e regional

---

**Resumo.** Este trabalho imbuí-se do propósito de caracterizar o fenômeno da apropriação da borda ferroviária da antiga Linha Auxiliar no município de São João de Meriti, que ao longo dos anos tem servido de suporte para práticas insurgentes e iniciativas populares que “hackeiam” a infraestrutura como dispositivo formal e reafirmam o território ferroviário como espaço público. Com o objetivo de compreender mais profundamente o porquê da infraestrutura ter se estabelecido como propiciadora de tais práticas, o artigo busca traçar um paralelo entre o processo de obsolescência da malha ferroviária, o contexto urbano de São João de Meriti e a incapacidade do urbanismo neoliberal em lidar com as urgências e necessidades do espaço perimetropolitano. Nesse sentido, a metodologia estrutura-se em prol de ampliar ao debate acerca de novas interpretações e potencialidades para desenvolvimento urbano e regional, não apenas com levantamento bibliográfico que fornecerá as bases teóricas necessárias para a análise dos dados levantados, mas também através da identificação e mapeamento das formas e padrões de apropriação na borda ferroviária. Acredita-se que, a partir deste estudo, é possível contribuir para a imprescindível discussão relativa à questão urbana na periferia metropolitana carioca.

*Palavras-chave:* infraestrutura; insurgente; ferrovia; periferia; hackeamento.

### Hacked infrastructure: The railway edge as support for insurgent social practices in São João de Meriti - RJ

---

**Abstract.** This work is imbued with the purpose of characterizing the phenomenon of appropriation of the railway edge of the old “Linha Auxiliar” in the city of São João de Meriti, which over the years has served as support for insurgent practices and popular initiatives that “hack” the infrastructure as a formal device and reaffirm the railway territory as a public space. In order to understand more deeply why the infrastructure has established itself as a propitiator of such practices, the article seeks to draw a parallel between the process of obsolescence of railway network, the urban context of São João de Meriti and the inability of neoliberal urbanism to deal with the urgencies and needs of “perimetropolitano” space. In this sense, the methodology is structured in order to broaden the debate about new interpretations and potentialities for urban and regional development, not only with a bibliographic survey that will provide the theoretical basis necessary for the analysis of the data collected, but also through identification and

---

<sup>1</sup> O presente trabalho foi realizado com o apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) e Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro (FAPERJ).

*mapping of forms and patterns of appropriation on the railway edge. It is believed that, from this study, it is possible to contribute to the essential discussion regarding urban needs in the metropolitan periphery of Rio de Janeiro.*

*Keywords: infrastructure; insurgent; railway; periphery; hacking.*

## **Infraestrutura hackeada: El borde ferroviario como soporte para prácticas sociales insurgentes en São João de Meriti - RJ**

**Resumen.** *Este trabajo se imbuje del propósito de caracterizar el fenómeno de la apropiación del borde ferroviario de la antigua "Linha Auxiliar" en el municipio de São João de Meriti, que a lo largo de los años ha servido de soporte para prácticas insurgentes e iniciativas populares que "hackean" la infraestructura como dispositivo formal y reafirman el territorio ferroviario como espacio público. Con el objetivo de comprender más profundamente el porqué de la infraestructura se ha establecido como propiciadora de tales prácticas, el artículo busca trazar un paralelo entre el proceso de obsolescencia de la malla ferroviaria, el contexto urbano de São João de Meriti y la incapacidad del urbanismo neoliberal para hacer frente a las urgencias y necesidades del espacio "perimetropolitano". En ese sentido, la metodología se estructura en pro de ampliar al debate acerca de nuevas interpretaciones y potencialidades para desarrollo urbano y regional, no solo con estudio bibliográfico que proporcionará las bases teóricas necesarias para el análisis de los datos recabados, pero también a través de la identificación y mapeo de las formas y patrones de apropiación en el borde ferroviario. Se cree que, a partir de este estudio, es posible contribuir para la imprescindible discusión relativa a la cuestión urbana en la periferia metropolitana carioca.*

*Palabras clave: infraestructura; insurgente; ferrocarril; periferia; hackeamento.*

### **1. Introdução**

Preliminarmente, entende-se que é basilar compreender o que conduz este trabalho e seus autores a lançar um olhar mais atento especificamente às infraestruturas ferroviárias e suas novas práticas sociais dentro da ampla discussão acerca da questão urbana no contexto de crise do modelo neoliberal. Para tal, é fundamental assimilar as ideias essencialmente modernas de progresso e desenvolvimentismo que permeiam o estabelecimento da lógica ferroviária no Brasil e que, posteriormente, levam ao seu esgotamento e crise.

Nessa perspectiva, é pertinente mencionar o que Teresa Marat-Mendes diz a respeito da inclusão das infraestruturas ferroviárias na paisagem urbana em geral:

A inclusão da linha férrea na paisagem humanizada constituiu um dos mais importantes marcos da história da humanidade. As suas origens remontam à época da invenção da máquina a vapor, mas terá sido através da Revolução Industrial que a linha férrea e o comboio ganharam relevância. Instrumentos centrais no processo de transformação das paisagens urbanas e territoriais, testemunhariam novas escalas de abordagem ao mesmo tempo que de afirmação de uma sociedade industrializada. (MARAT-MENDES, 2019, p. 9)

No Brasil, embora as ferrovias tenham marcado profundamente o território e suas relações econômicas no século XIX - considerando não apenas a sua importância em conectar portos e cidades nesse período, como ainda o fato de representar a principal rede de controle do território por pouco mais de um século (ANDRADE, 2003) - foi somente após a Segunda Guerra Mundial que o país verdadeiramente integrou-se por malha férrea.

Isso é verificável através do que diz Maia (2017, p. 64): "Apesar de a primeira lei ferroviária brasileira datar de 1835 (Lei 101 de 31 de outubro de 1835), ela 'não teve consequências objetivas'". Santos (2013) arremata corroborando o exposto ao dizer que se sucedeu o desenvolvimento de um grande programa de investimentos em infraestruturas baseadas na nova racionalidade técnica no período que compreende o pós-guerra até o final dos anos 60.

Tal período compreende os modelos desenvolvimentistas de Getúlio Vargas e Juscelino Kubitschek - com suas diferenças - e o processo de industrialização brasileira (ALBUQUERQUE, 2015). É útil observar, inclusive, como a lógica ferroviária se expande a partir da implantação de indústrias no território brasileiro com o fim de concretizar um entendimento a respeito da conexão do desenvolvimento capitalista e a forma urbana. Cabe, aliás, suscitar o que Lefebvre diz a respeito da relação entre a questão urbana e a industrialização:

Para apresentar e expor a “problemática urbana”, impõe-se um ponto de partida: o processo de industrialização. Sem possibilidade de contestação, esse processo é, há um século e meio, o motor das transformações da sociedade. (LEFEBVRE, 2011, p. 11)

Nesse sentido, a conexão da malha férrea no território brasileiro advém de uma demanda logística da indústria brasileira no governo Vargas, tendo em vista que, por conta do contexto catastrófico do pós-guerra, o Brasil pode se expandir sem muitas dificuldades, escoando sua produção inclusive no mercado externo sem quase nenhum concorrente (ALBUQUERQUE, 2015). Dentro dessa conjuntura, ainda sobre o papel da ferrovia no imaginário é possível observar que:

Em primeiro lugar, o papel da ferrovia é destacado não apenas como um símbolo de modernização e progresso, mas também como um transformador de mentalidades. [...] A ferrovia também favoreceu o encontro com o outro, desde o contato entre as culturas rurais e urbanas até o conhecimento e interação com a diversidade natural e cultural de outras regiões. Esta consciência da alteridade contribuiu para a construção de uma identidade nacional fragmentada regionalmente. (LAMOUNIER; PABÓN, 2019, p. 51)

Já no governo desenvolvimentista de Kubitschek, embora muito se afirme que o seu célebre Plano de Metas<sup>i</sup> tenha privilegiado a lógica rodoviária à ferroviária, é razoável constatar a presença de políticas públicas em prol do desenvolvimento também das estradas de ferro. Mesmo que de maneira desigual, a partir do Fundo de Renovação e Melhoramento das Ferrovias presente nos Fundos Especiais de Investimentos – advindo de impostos sobre combustíveis e lubrificantes, das taxas de utilização da sua infraestrutura e de taxas suplementares sobre alguns itens importados –, foi viável investir no aprimoramento, preservação e ampliação da infraestrutura deste modal de transporte. (ALBUQUERQUE, 2015).

Por outro lado, apesar de Milton Santos (2013) ponderar que, a partir da instauração do golpe militar de 1964, o país viveu um processo de informatização do espaço em uma escala monumental com a integração do território brasileiro visando internacionalizar a economia, ainda durante o Regime Militar transcorreu também a expansão da indústria automobilística no país. Foi, portanto, nesse contexto que empresas multinacionais de automóveis começaram a se consolidar no mercado, tendo o enfoque de sua produção voltado à classe média e à produção de caminhões, haja vista que uma das providências do Plano de Ação Econômica de Governo do Regime Militar<sup>ii</sup> foi justamente a substituição de ferrovias por estradas de rodagem.

Como decorrência disso, houve a expansão da infraestrutura rodoviária para dar suporte aos resultados das políticas públicas de crédito à classe média empregadas para compra de automóveis. Sob essa justificativa transcorreu a supressão de amplas extensões de linhas férreas como a Estrada de Ferro Leopoldina e a Estrada de Ferro Bahia-Minas, entre muitas outras pertencentes também à escala intra-urbana, por exemplo. Nessa sequência, foram igualmente destruídas algumas estações, tal como foram pavimentadas diversas vias férreas (SILVA, 2020).

Com o triunfo do modelo rodoviário há uma progressão da configuração espacial das cidades com o grande aporte de investimento não apenas nos sistemas de transportes e de telecomunicações, bem como o de produção de energia. Concomitante a isso, realiza-se o desenvolvimento da produção (material e não-material) que promove a expansão e o espraiamento do arranjo espacial de distribuição e de circulação (SANTOS, 2013).

É mister captar o vínculo entre a decadência do ideário ferroviário para assimilar o espraiamento e fragmentação da forma urbana e o declínio das infraestruturas férreas, pois dele sucede o fenômeno da apropriação da borda ferroviária que o presente estudo objetiva verificar. Sob esse prisma, também cabe ao estudo discutir os novos paradigmas de planejamento urbano e regional, tendo em vista que se debruça a respeito das novas práticas sociais que se dão por meio das ocupações ao longo da linha férrea.

Portanto, com o objetivo de espacializar a discussão e investigar os limites e contradições que atravessam a questão urbana nas periferias metropolitanas, a metodologia do trabalho estrutura-

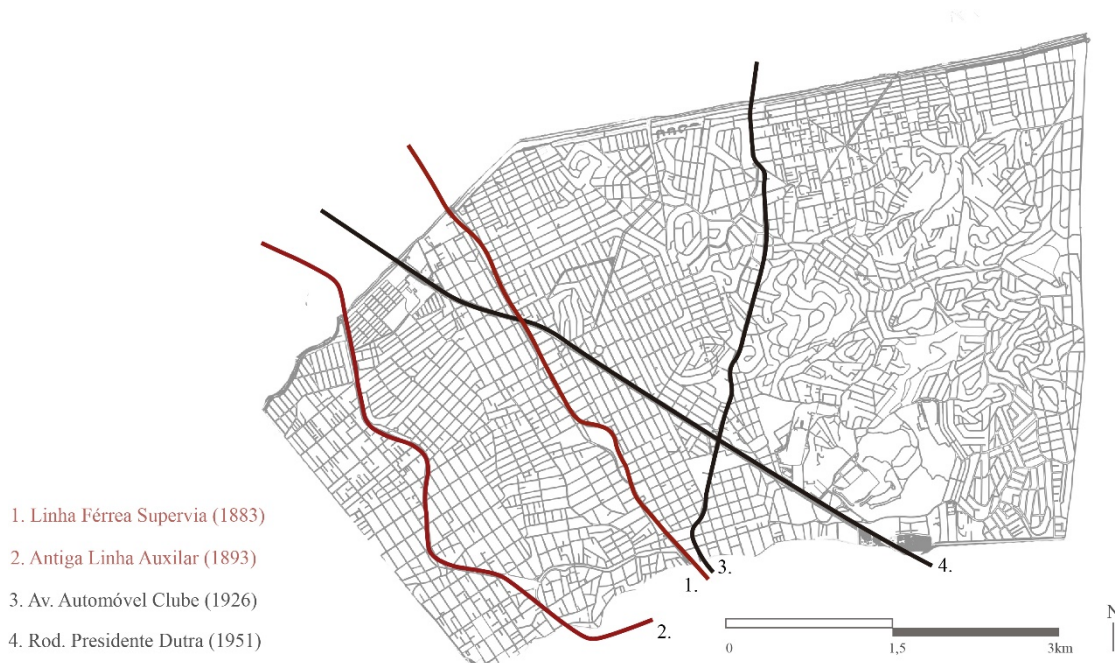
se através do mapeamento e identificação de práticas insurgente oriundas do fenômeno de apropriação da borda ferroviária da antiga Linha Auxiliar no município de São João de Meriti<sup>iii</sup>.

Por meio deste estudo de caso, acredita-se que é possível fomentar o debate acerca da ineficiência do urbanismo neoliberal frente às demandas urbanas contemporâneas e a urgência de se pensar em novos parâmetros e estratégias de projeto que sejam condizentes com o contexto e as formas com as quais os habitantes se apropriam e utilizam o espaço urbano periférico.

## 2. A malha infraestrutural e o processo de urbanização periférico

Antes de adentrar no fenômeno da ocupação do espaço ferroviário em si, julga-se pertinente uma investigação acerca do processo histórico de formação do município que, desde suas primeiras formas de ocupação, possui uma estreita relação com a infraestrutura que permanece até os dias atuais.

Assim como outras cidades da Baixada Fluminense, São João de Meriti teve seu processo de urbanização conduzido de forma rápida, espaiada e alavancado pelas grandes infraestruturas de transporte que foram implementadas no final do século XIX até meados do século XX. A presença das ferrovias e, posteriormente, as rodovias (Figura 1), permitiram que os trabalhadores ocupassem terras cada vez mais distantes e se deslocassem para trabalhar no Distrito Federal (ABREU, 1978).



**Figura 1.** Mapa de São João de Meriti em que é possível observar as quatro principais infraestruturas de transporte com seus respectivos anos de inauguração. Em vermelho, ferrovias, e em preto, rodovias. (fonte: elaborada pelos autores através dos softwares *AutoCAD* e *Photoshop*).

Outro motivo que contribuiu de maneira importante para o processo de urbanização foi o fato de grande parte do território que hoje compõe o Município de São João de Meriti, ser proveniente do loteamento de grandes fazendas que foram desmembradas e adquiridas pelo Governo Federal (ABREU, 1978). Dessa maneira, o pesquisador Antônio José Pedral afirma que: “Foi uma expansão por “adição”, com os loteamentos, regulares e/ou irregulares, se sobrepondo uns aos outros, sem um plano determinado, com traçado e maneira de parcelar o solo diferente entre si” (LINS, 2010, p. 7).

A infraestrutura se consolidou, à vista disso, com um arcabouço desenvolvimentista da região que, atrelada à especulação de terras proveniente do loteamento, propiciou a ocupação de maneira massiva do território pela população operária. Essa forma de urbanização ocorreu, de modo geral,



sem a elaboração de um plano urbanístico adequado e majoritariamente através da autoconstrução (LINS, 2010).

Como consequência desse fenômeno, o município passou por um intenso processo de aumento populacional após a segunda metade do século XX e atualmente, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2010), possui uma densidade demográfica de aproximadamente 13.000 habitantes por km<sup>2</sup>, sendo detentor da alcunha “Formigueiro das Américas”, com maior adensamento populacional do País e um dos maiores da América Latina.

A ocupação desenfreada pela massa construída em São João de Meriti reduziu drasticamente a quantidade de espaços livres e públicos em seu território. Portanto, pode-se especular que um local onde os espaços não edificados se tornam raridade, as infraestruturas de transporte se configuram, como um dos únicos vazios existentes no território (Figura 2).



**Figura 2.** Município de São João de Meriti seccionado pelo antigo ramal ferroviário da Linha Auxiliar e seus espaços residuais. (fonte: *Google Maps* com destaque feito pelos autores através do software *Photoshop*, 2022).

Para a elaboração do presente artigo, faz-se necessário salientar que o vazio infraestrutural analisado se restringe à borda não edificante da antiga Linha Auxiliar dentre as demais infraestruturas de transporte em São João de Meriti. É preciso ressaltar, ainda, que diferentemente de outros tipos de vazios no meio urbano, em que comumente se evoca um certo caráter de espaço residual ou sobra delimitada pelo entorno, nesse caso, o vazio ao longo da ferrovia é colocado como uma condição intrínseca a infraestrutura já que para o seu pleno funcionamento é necessário que haja uma margem de segurança para a passagem dos trens. Dessa maneira, o vazio estudado se apresenta em uma condição de elemento conformador e não conformado.

### **3. Infraestrutura hackeada: Ramal MRS Logística S/A**

Uma vez delimitado o objeto de estudo, o trabalho se debruça sobre a antiga Linha Auxiliar, atual Ramal de cargas da MRS Logística S/A, em seu trecho compreendido entre o Município de São João de Meriti.

Construída no ano de 1893, a Linha Auxiliar foi uma das principais linhas férreas implementadas no estado do Rio de Janeiro, com grande importância para o escoamento da produção industrial e circulação de pessoas entre o final do século XIX e meados do século XX. Porém, como consequência da política rodoviarista, a infraestrutura que outrora fora de extrema importância para o desenvolvimento da região foi vítima da obsolescência funcional. Dessa maneira, após inúmeras alterações de traçado ao longo do Século XX, a Linha auxiliar teve parte de seu trajeto abandonado e o restante cedido ao capital privado.

Atualmente, o trecho da ferrovia que transpassa o município de São João de Meriti está cedido à empresa MRS Logística S/A, que trabalha com o escoamento de cargas pelo transporte ferroviário. Contudo, por mais que teoricamente a ferrovia detenha um agente regulador do espaço, esse argumento não se sustenta na prática. A baixa frequência de trens, falta de manutenção do entorno imediato dos trilhos e o não asseguramento da faixa não edificante faz com que, em grande parte de sua extensão, a ferrovia esteja subutilizada, degradada e sirva, até mesmo, de lixão a céu aberto (Figura 3).



**Figura 3.** Atual Ramal da MRS Logística S/A ao lado de depósito irregular de lixo. (fonte: *Google Street View*, 2022).

No entanto, ao mesmo tempo em que podem ser interpretadas de maneira negativa, como áreas degradadas e de grande obsolescência funcional, o ramal da MRS Logística S/A têm servido como uma espécie de suporte de recursos comuns e desempenhando o papel de espaço público para a população. Existem alguns locais em que a própria condição de abandono e subutilização das ferrovias propiciam práticas de iniciativas populares – em sua grande maioria informais –, que se utilizam da lógica sistêmica e funcionalista do espaço infraestrutural.

Na figura 4, é possível observar uma das formas de apropriação da faixa não edificante do ramal ferroviário. A maneira com que essas práticas se instauram diz muito sobre o contexto e as necessidades da população local. Nesse exemplo específico, por conta da falta de equipamentos esportivos na região, não demorou muito para que a parcela de terra disponível ao longo dos trilhos, logo tivesse duas balizas, uma bola, refletores e, posteriormente, se convertesse em um campo de futebol.

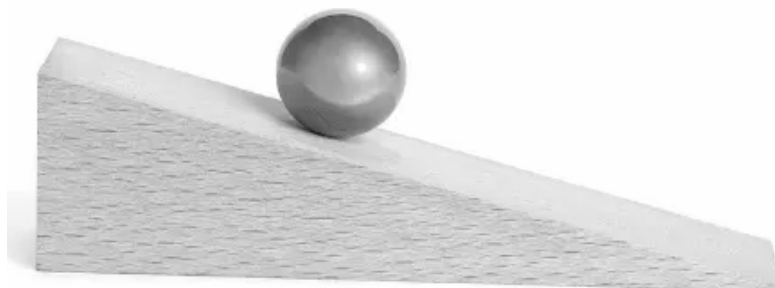


**Figura 4.** Campo de futebol de terra batida construído por moradores ao longo do ramal da MRS Logística S/A. (fonte: *Google Street View*, 2022).

Nesse sentido, sob a ótica da arquiteta e pesquisadora Keller Easterling, o artigo buscou compreender mais profundamente o poder da infraestrutura como suporte para práticas sociais insurgentes, ligadas ao contexto perimetropolitano<sup>iv</sup>, e sua propensão a iniciativas que extrapolam a sua finalidade institucional.

Por Easterling (2017, p.265), pode-se inferir que a infraestrutura não é e não pode ser compreendida como uma "coisa". Para muito além de suas formas, contornos e disposições formais, o espaço infraestrutural deve ser compreendido por seus desdobramentos ao longo do tempo e território, suas propensões em um contexto específico, ou potenciais em seu arranjo. Segundo a autora, por conseguinte, as infraestruturas carregam consigo certas “disposições não-declaradas” para determinados tipos de práticas e atividades que, imbuídas de uma dimensão político-social de utilização do espaço, poderiam ser comparadas a uma bola no topo de plano inclinado (Figura 5). Isto é, permanecem potencialmente ativas, mesmo que de maneira inerte:

Uma bola no topo de um plano inclinado possui uma disposição. A geometria da bola e sua posição relativa são os marcadores simples de agência potencial. Mesmo sem rolar a inclinação, a bola está ativamente fazendo algo, ocupando sua posição. Disposição, em linguagem comum, geralmente descreve uma relação de desdobramento entre potenciais. Descreve uma tendência, atividade, faculdade ou propriedade em seres ou objetos - uma propensão dentro de um contexto (EASTERLING, 2014, p.72).



**Figura 5.** Uma bola sobre um plano inclinado que representa metaforicamente as “disposições não-declarados” da infraestrutura. (fonte: *Shutterstock*, 2022).

Com base nesse argumento, as singularidades do contexto de São João de Meriti, como: o superadensamento, falta de áreas livres públicas e escassez de recursos à população, propiciam

a emergência de práticas cotidianas que *hackeiam* o ramal da MRS Logística S/A como dispositivo formal e reafirmam o território ferroviário como espaço público.

Em seu raciocínio, Easterling (2014) define o sistema operacional da infraestrutura correspondente a uma sequência ensaiada de códigos, produtos espaciais e fórmulas replicáveis que, de certa maneira, permitem a compreensão destes espaços como softwares e, conseqüentemente, passíveis de *hackeamento*. Diferentemente da lógica operativa dos edifícios tradicionais e planos diretores, a infraestrutura opera em uma outra engrenagem ou registro, agindo como pedaços de um código no sistema. Portanto, para destravar as disposições “não- declaradas” das infraestruturas, é preciso saber hackear o sistema e operar sob suas bases.

Ao analisar as bases que em tese favoreceram o processo de hackeamento na linha férrea, destaca-se o fato do ramal da MRS Logística S/A não ter o acesso da população restringido pelo uso de barreiras físicas ou impeditivos de órgãos regulamentadores, diferentemente da maior parte das ferrovias do Rio de Janeiro. Dessa maneira, cria-se uma condição ambígua entre o público e o privado que, atrelado a indeterminação da fronteira ferroviária, são as condições ideais para o surgimento de novos estatutos possíveis para o espaço que tangenciam o uso comum e coletivo.

#### **4. Mapeamento das apropriações como ferramenta de análise socioespacial**

##### *4.1 Metodologia utilizada*

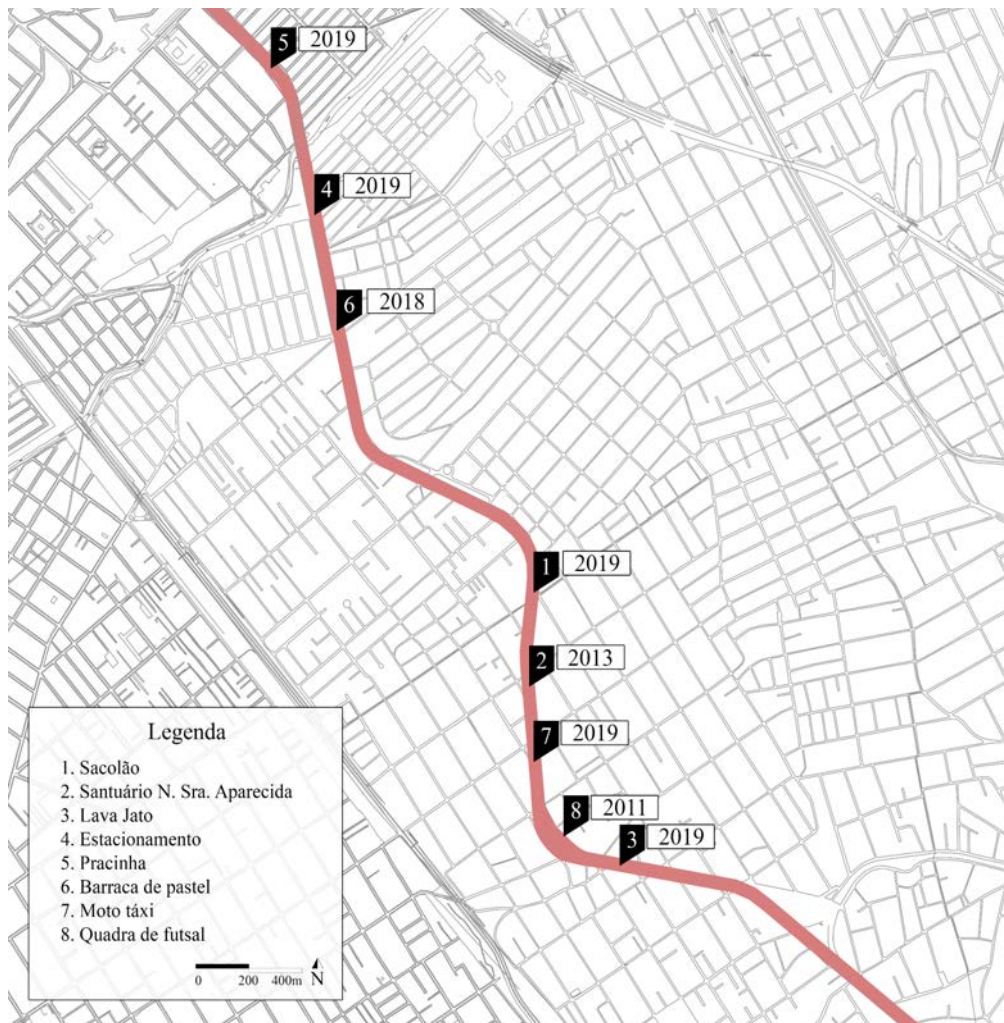
Isto posto, com o objetivo de descrever o processo de ocupação da borda do ramal da MRS Logística S/A e fomentar o debate acerca de uma reinterpretação da questão urbana perimetropolitana no atual cenário brasileiro, o trabalho se propõe ao exercício de mapear, categorizar e esquematizar os usos emergentes advindos da subutilização dessa infraestrutura.

Lançando mão do emprego, não somente do *Google Maps*, como também da sua função de *Street View* como ferramenta de análise, o estudo pode dispor de uma visão mais ampla do surgimento, desaparecimento e evolução de diferentes práticas socioespaciais ao longo dos anos. Embora seja importante salientar a imprecisão da duração de tais apropriações, por meio do recurso “Linha do Tempo” é possível estabelecer categorias de análise que permitam a elaboração de reflexões úteis na inauguração de novas condutas dentro do campo do planejamento e projeto urbano.

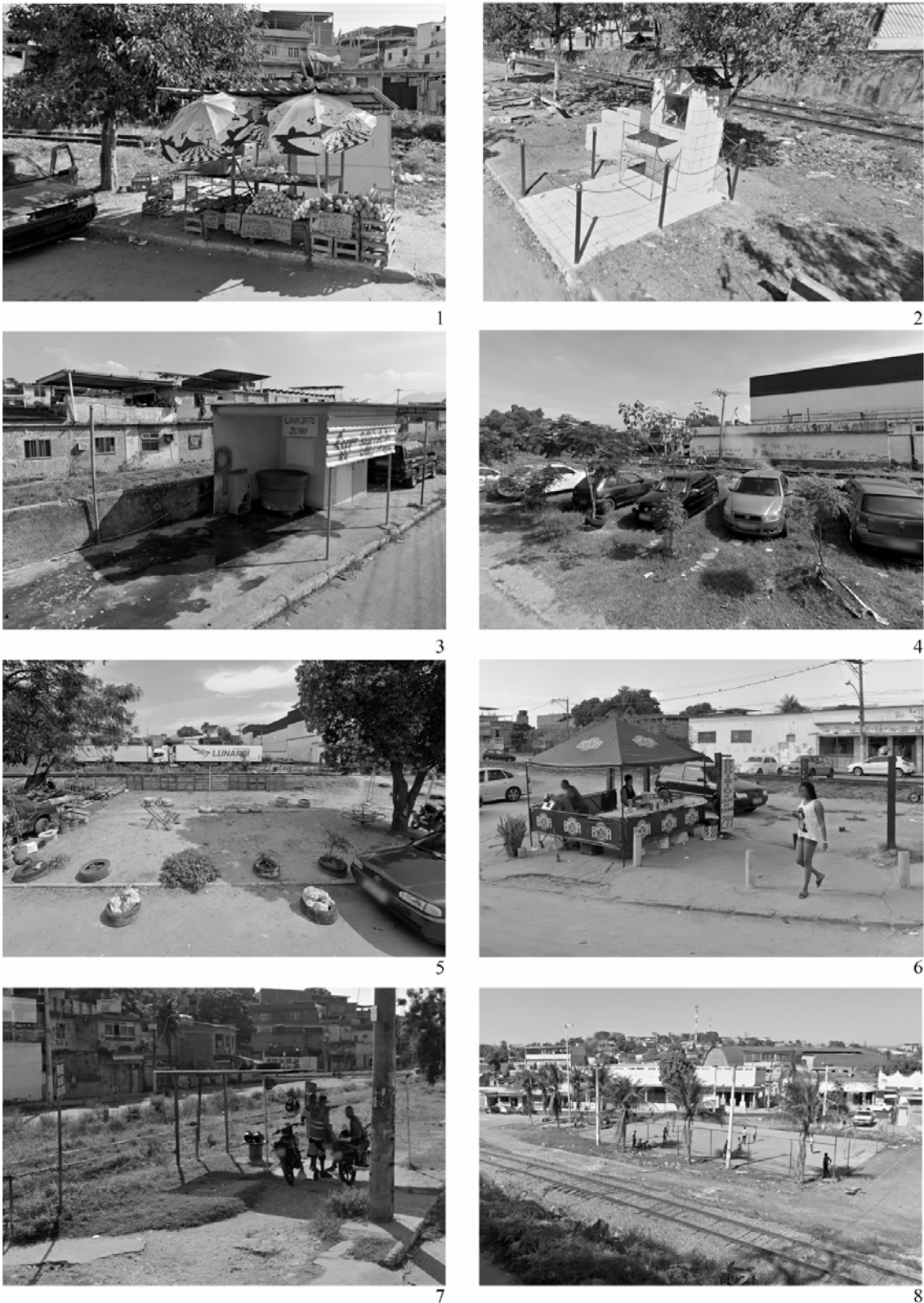
Nessa lógica, tal empenho possibilitou, através da utilização dos softwares *AutoCAD* e *Photoshop*, a confecção do mapa abaixo (Figura 6) que fornece uma visualização gráfica da ocupação popular aqui discutida. Em seguida, são apresentadas algumas imagens que exemplificam e expõem os tipos de apropriações marcadas no mapeamento e que serão abordadas e descritas imediatamente após ao conjunto de figuras.

Conforme as imagens pertencem a anos diferentes, tomou-se o cuidado em se especificar a que período concerne cada gravura na produção do mapeamento, sob a finalidade de se construir uma compreensão temporal, além de uma meramente espacial. Associado a isso, tentou-se conceber uma categorização básica de uso que facilitasse a análise e sua apresentação. Portanto, através da observação do mapa e das figuras, junto à legenda, é factível acompanhar sem obstáculos o raciocínio desenvolvido pelos autores.





**Figura 6.** Mapa que indica o tipo de apropriação, a localização das imagens e o ano que foram fotografadas. (fonte: elaborada pelos autores através dos softwares *AutoCAD* e *Photoshop*).



**Figura 7.** Quadro-síntese que representa as diferentes formas de apropriação da borda do ramal da MRS Logística S/A. A numeração de cada imagem corresponde a localização no mapa anteriormente apresentado (Figura 6) (fonte: *Google Street View*, 2022).

#### 4.1 Resultados e análises

Nesse segmento, por intermédio do levantamento utilizando a metodologia acima discriminada, foi realizável destacar oito pontos notáveis de ocupação da borda ferroviária da antiga linha auxiliar

de São João de Meriti que configuram práticas sociais insurgentes. Inclusive, é primordial captar o sentido do conceito de insurgência dentro do contexto do planejamento urbano – e aqui empregado – antes de se avançar na análise dos dados coletados.

Desse modo, pode-se afirmar que o presente trabalho refere-se a “práticas sociais insurgentes” os novos padrões de dinâmicas socioculturais de uso, apropriação e representação do espaço público urbano da cidade contemporânea. Dentro desse entendimento, segundo Holston:

No cerne desse projeto político acha-se a doutrina [...] de que o estado é a única fonte legítima dos direitos, sentidos e práticas da cidadania. Uso a noção de insurgente para referir a novas e/ou outras fontes de cidadania e à afirmação de sua legitimidade. [...] Os espaços de uma cidadania insurgente constituem novas formas metropolitanas do social ainda não absorvidas nas velhas, nem por elas liquidadas. (HOLSTON, 1996, p.244).

Isto posto, é indispensável ainda ratificar que o intervalo de tempo de surgimento, duração e possível desaparecimento dessas apropriações é de difícil precisão pelo método exposto, como já foi ressaltado. Por outro lado, tal método favorece a apreensão de usos através dos anos que se modificaram ou mesmo desapareceram, sem o prejuízo da perda de partes desse fenômeno pelas limitações temporais que impõem o trabalho de campo. Com base nisso, através do mapa acima (figura 6), vislumbra-se que os oito pontos evidenciados integram um período de tempo de 2011 a 2019.

O mapeamento de tais práticas permitiu que se evidenciasse a falta de previsão de equipamentos de distintas categorias de uso no planejamento urbano perimetropolitano no qual se insere São João de Meriti. De maneira geral, existem ocupações de caráter majoritariamente de lazer, como os números 5 e 8 – na legenda do mapa produzido (figura 6) e no quadro-síntese (figura 7) –, a pracinha e a quadra de futsal, respectivamente; outros de comércio e serviços informais, como os números 1, 3, 4, 6 e 7, sacolão, lava-jato, estacionamento, barraca de pastel e moto-táxi, nesta ordem; e, por fim, há até mesmo ocupação de função religiosa, como no caso do Santuário Nossa Senhora da Aparecida, representada pelo número 2 no mapa.

Em consonância com o que foi visto na citação de James Holston acima, é crucial ponderar a legitimidade das apropriações como um modo de exercer a cidadania. Aliás, considerou-se importante articular o conceito de cidadania com democracia e espaço público aqui, pois segundo Paulo César da Costa Gomes (2002, p. 9): "Dentro desta perspectiva, cidadania e democracia não podem ser pensadas sem refletirmos sobre a noção de espaço público e sobre as dinâmicas sociais que aí se desenvolvem."

Ainda segundo GOMES (2002), existe e segue em curso um fenômeno chamado “recoo da cidadania” que ele designa ao encadeamento de rearranjos dos quadros da vida social coletiva que vem alterando pouco a pouco o conjunto de práticas espaciais e sociais nas cidades contemporâneas. Além do mais, ele menciona que esse conjunto, por sua vez, possui intrínsecas ligações com os sistemas de representação política, o processo de urbanização, a situação econômica, entre outros.

Em síntese, tal ponderação da legitimidade das práticas sociais descritas deve ser feita, portanto, sem necessariamente romantizar o uso informal e inapropriado, porém tendo em vista a densa trama que conduz a estes tipos de tomada popular insurgente da forma urbana. Isto porque esse apoderamento advém, de maneira evidente, da incapacidade dos projetos e planejamentos urbanos atuais em compreender o fenômeno das demandas sociais que não se submetem às regras e normas impostas seja pelo Estado, pelo arquiteto e urbanista ou planejador.

Assim como as relações econômicas e as políticas, as relações humanas são conflituosas e se espacializam. Por essa razão, essas manifestações ou contestações urbanas podem ser imprevisíveis ou demasiadas complexas e, por conseguinte, constituir um desafio relevante para quem pensa a questão urbana.

## 5. Considerações finais

Com o acirramento do processo de globalização e o alicerçamento do neoliberalismo enquanto modelo econômico que impacta todas as outras áreas da sociedade, Neil Brenner (2018, p. 267) discorre que “Logo, o urbano já não é somente um local ou arena de conflitos políticos, mas se tornou um de seus principais interesses em disputa.”. Por meio dessa ideia, o autor quer dizer que o processo emergente de urbanização extensiva dentro do contexto neoliberal está gerando uma configuração cada vez mais heterogênea em termos de circunscrição, extensão, densidade e, em verdade, basicamente em termos dos mais variados aspectos possíveis.

Ainda no entendimento de Brenner (2018), tal fator, por sua vez, produz uma situação nova em que os conceitos tradicionais relativos à questão urbana sejam impactados e que o exercício contínuo de reinterpretação de suas formulações e práticas na cidade contemporânea se façam essenciais. Ter discernimento dessa compreensão é consideravelmente oportuno, pois dela decorrem tentativas de novas interpretações em proveito de se sistematizar potencialidades de projeto e planejamento urbano, as quais são justamente o objetivo deste trabalho.

Em função disso, o estudo e análise das bordas ferroviárias do ramal MRS Logística S/A do município de São João de Meriti fornece um excelente estudo de caso para o desenvolvimento de tais possibilidades. E, para melhor perceber isso, será necessário retornar ao conceito de *hackeamento* trabalhado por Easterling e previamente mencionado aqui. Portanto, revisitando a autora e o conceito, pode-se afirmar que Easterling (2014) considera que embora muitos autores advoguem por uma ruptura total como réplica à forma com a qual é produzido o espaço urbano atualmente, essa abordagem acaba, na verdade, fortalecendo as corporações multinacionais e os governos autoritários, além de revigorar o processo de urbanização neoliberal, como um todo.

De maneira cínica, ainda segundo ela, é como se esses agentes mantivessem e conservassem as suas bases e lógicas de funcionamento e manutenção a despeito de uma certa inocência intrínseca a esse gênero de visão mais idealista dos que articulam teoricamente a questão urbana (EASTERLING, 2017). Nesse sentido, a manipulação mais efetiva do espaço urbano só se daria a partir da adoção da perspectiva do *hackeamento*. *Hackear* o espaço urbano, nessa circunstância, simbolizaria a oportunidade de uma transformação considerável dentro das conjunturas desiguais e deficientes das cidades contemporâneas. Essa transfiguração, de acordo com a autora, pode ser obtida, inclusive, evitando-se conflitos radicais mais arriscados, em concomitância com a vantagem da versatilidade e celeridade em resolver as problemáticas urbanas mais imediatas.

Relativo ao que Easterling (2014) elaborou, é admissível mencionar que o sistema operacional de uma infraestrutura constitui-se de sequências de código espacial e fórmulas repetíveis – como zonas, subúrbios, rodovias, entre outros – e que *hackear* esses sistemas requer, portanto, fórmulas que funcionam de maneira correlata às fórmulas de um software. Por esse ângulo, projetos e planejamentos urbanos, planos diretores e todas essas formas de sistematização estariam operando com outras engrenagens, isto é: sob outras normativas que não têm sido satisfatórias frente à realidade. Identificar algumas partes do código instável das infraestruturas torna palpável a criação de disposições que forneçam instrumentos de atuação política no espaço urbano, sem perder de vista que a praticidade dessas formas depende diretamente da sua indeterminação.

É acompanhando essa acepção que os autores do trabalho aqui elaborado julgam pertinente o estudo de caso das bordas da linha ferroviária de São João de Meriti, haja vista que essa infraestrutura se traduz notadamente em uma configuração de extensão do espaço público urbano para os habitantes do seu entorno. Essa avaliação é resultante a partir da consideração de que essas pessoas não possuem acesso a espaços públicos de qualidade, seja pelo superadensamento do Município, seja pelo padrão fragmentário que a urbanização carioca delineou nas últimas décadas.

Entende-se, por consequência, que o levantamento realizado, além de ampliar a discussão acerca dessas novas práticas sociais com rebatimento nos espaços urbanos da área perimetropolitana



do Rio de Janeiro, pode ainda auxiliar e favorecer o desenvolvimento de intervenções, projetos e planejamentos urbanos futuros que tenham como propósito oferecer apoio e suporte às práticas insurgentes e às necessidades emergentes dessa população. O indiscutível caráter de conector urbano específico dessa linha férrea em comparação com a maioria das demais linhas do Rio de Janeiro, as quais representam fraturas urbanas, reforça essa potencialidade. Ademais, o estudo justifica-se também levando em conta que tal temática situa-se em voga no campo dos estudos urbanos contemporâneos, conforme pode ser observado abaixo:

Para além de toda relevância histórico-cultural da linha férrea, é importante salientar que tal temática aparece como figura de proa em estudos contemporâneos sobre espaços urbanos. Essa tendência mundial aparece, ao lado do tratamento de rios urbanos, como propostas para aproximar as cidades do usuário e ainda agregar qualidade de vida a espaços degradados. (CERQUEIRA; SCALFONE; VASCONCELLOS, 2019, p.154).

Para concluir, supõe-se que, por meio de propostas que acompanhem a lógica de *hackeamento* de sistemas urbanos, é viável corroborar a possibilidade de se inaugurar novas conjunturas de projeto e planejamento urbano mais alinhadas com as formas com as quais os habitantes têm se apropriado do espaço urbano periférico no contexto carioca e brasileiro. Como pesquisadores e profissionais, parece evidente a necessidade de se traçar argumentações e formar consensos a este respeito e foi imbuído desse esforço que se produziu esse artigo.

## 6. Referências

- ABREU, Maurício de Almeida. A evolução urbana do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: IPP, 1987
- ALBUQUERQUE, Alexandre Black de. “Desenvolvimentismo nos governos Vargas e JK”. XI Congresso Brasileiro De História Econômica & 12ª Conferência Internacional De História De Empresas. Vitória: ABPHE, p. 1-28, 2015.
- ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de. “Ferrovia, nômades e exilados”. Risco – Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo (Programa de Pós-graduação e do Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Escola de Engenharia de São Carlos – Universidade de São Paulo), São Carlos, n.1, p.16-21, 2003.
- BRENNER, Neil. Espaços da urbanização: o urbano a partir da teoria crítica. Rio de Janeiro: Letra Capital - Observatório das Metrôpoles, 2018.
- CERQUEIRA, Karla; SCALFONE, Giovanna; VASCONCELLOS, Virgínia. In: [LAMOUNIER, Alex Assunção; TÂNGARI, Vera Regina (Org.)]. Territórios e Paisagens Ferroviárias: aspectos morfológicos, identitários e patrimoniais. Rio de Janeiro: FAU/UFRJ-PROARQ, 2019. p. 150-161.
- EASTERLING, K. Extrastatecraft: The power of infrastructure space. London: Verso, 2014.
- EASTERLING, K. Split screen. IN: [RUBY, A.] (Org.). Infrastructure space. Berlin: Holcim Foundation (Ruby Press), p. 264-272, 2017.
- FARIAS, J. O projeto urbano ex-cêntrico como instrumento de política metropolitana. In: [COSTA, Lucia; MACHADO, Denise]. Conectividade e Resiliência: estratégias de projeto para a metrópole. Rio de Janeiro, Rio Books, pp 223-253, 2012.
- GOMES, Paulo César da Costa. A condição urbana: ensaios de geopolítica da cidade. Rio de Janeiro Bertrand Brasil, 2002.
- HOLSTON, James. Espaços de cidadania insurgente. Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Rio de Janeiro: IPHAN, nº 24, p. 243-253, 1996.
- LAMOUNIER, Alex Assunção; PABÓN, Tatiana Rivera. Ferrovia e caráter da paisagem: identificação e avaliação – discussões In: [LAMOUNIER, Alex Assunção; TÂNGARI, Vera Regina (Org.)]. Territórios e Paisagens Ferroviárias: aspectos morfológicos, identitários e patrimoniais. Rio de Janeiro: FAU/UFRJ-PROARQ, 2019. p. 48-59.

LEFEBVRE, Henri. O direito à cidade. 5. ed. Tradução de Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro Editora, 2011.

LINS, Antônio José Pedral Sampaio. Loteamentos na periferia do Rio de Janeiro: onde a cidade se dissolve. Rio de Janeiro: PLURIS, 2010.

MAIA, Doralice Sátyro. A ferrovia nas cidades bocas de sertão. Alterações na morfologia e na estrutura urbana. In: [MAIA, Doralice Sátyro; SILVA, William Ribeiro da; WHITACKER, Arthur Magon (Org.)]. Centro e centralidade em cidades médias. João Pessoa: Cultura Acadêmica Editora, 2017. Cap. 1, p. 61 -p 91.

MARAT-MENDES, Teresa. “Prefácio”. In: [LAMOUNIER, Alex Assunção; TÂNGARI, Vera Regina (Org.)]. Territórios e Paisagens Ferroviárias: aspectos morfológicos, identitários e patrimoniais. Rio de Janeiro: FAU/UFRJ-PROARQ, 2019. p. 9.

SANTOS, Milton. A urbanização brasileira. São Paulo: Edusp, 2013.

SILVA, Érika Regina da. “O PAEG—Plano de Ação Econômica do Governo—(1964-1967) e as reformas institucionais: elementos constitutivos do planejamento estratégico federal”. Anais das Semanas de Geografia da Unicamp, Campinas, p. 96-99, 2011.

SILVA, Raphael Castelo Branco da. “A Política de Transportes do Brasil na Ditadura Civil-Militar: da erradicação de ferrovias “anti-econômicas” à colaboração do empresariado ao sistema repressivo.” XIX Encontro de História da ANPUH-Rio - História Do Futuro: Ensino, Pesquisa e Divulgação Científica. Rio de Janeiro: ANPUH-RIO, v.1. p. 1, 2020.

---

<sup>i</sup> Programa desenvolvimentista articulado por Juscelino Kubitschek que, com o slogan cinquenta anos em cinco, elegeu-se Presidente da República nas eleições de 3 de outubro de 1955. De maneira geral, o seu governo objetivou aprofundar o processo de industrialização brasileira. Para tanto, Kubitschek colocou em prática o Plano de Metas, o qual continha trinta metas agrupadas em cinco áreas: energia, transporte, indústria, educação e alimentação (ALBUQUERQUE, 2015).

<sup>ii</sup> Lançado em 1964 pelo Ministério do Planejamento de da Coordenação Econômica, o Plano de Ação Econômica do Governo (PAEG) objetivava combater a inflação por meio de mecanismos político-econômicos e reformas tributária e financeira. As prioridades do PAEG concernia em resgatar o avanço econômico do país, bem como ainda reparar discrepâncias setoriais, regionais e déficits do balanço de pagamentos, além de – evidentemente – estabilizar os preços e controlar a inflação. (SILVA, 2011)

<sup>iii</sup> São João de Meriti é um município da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, no estado do Rio de Janeiro, no Brasil. O município também faz parte da região geográfica denominada Baixada Fluminense, possui uma área de 34,838 km<sup>2</sup> e uma população no ano de 2020 de 472.906 habitantes (IBGE, 2010).

<sup>iv</sup> Perimetropolitano: Termo utilizado pelo pesquisador José Almir Farias para se referir às periferias de modo a evocar seu vínculo político, institucional e jurídico com a metrópole. (FARIAS, 2012)