

A periferia no centro: um olhar sobre São João de Meriti

Ariane Pereira e Larissa Monteiro

Nas dinâmicas da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, a periferia está situada num cenário de dependência econômica, cultural e política do centro hegemônico. Essa leitura nos aponta que as práticas urbanísticas, que resultam na atual estrutura centro-periferia como resposta, frequentemente materializam a ideia de mobilidade metropolitana a partir da construção de infraestruturas. O desequilíbrio presente na estrutura centro-periferia causa a formulação de novas hipóteses metodológicas e projetuais. O projeto "Periferia no centro" apresenta uma atitude possível, dentro desse contexto, advogando pelo desenvolvimento de subcentralidades. A partir da inserção de lâminas de moradia e trabalho de forma estratégica, produz diversidade programática, além de fomentar espaços públicos, coletivos e livres como ferramenta de articulação social.

PALAVRAS-CHAVE: periferia; habitação; espaço público.

LA PERIFERIA EN EL CENTRO: UNA NUEVA PERSPECTIVA SOBRE SÃO JOÃO DE MERITI

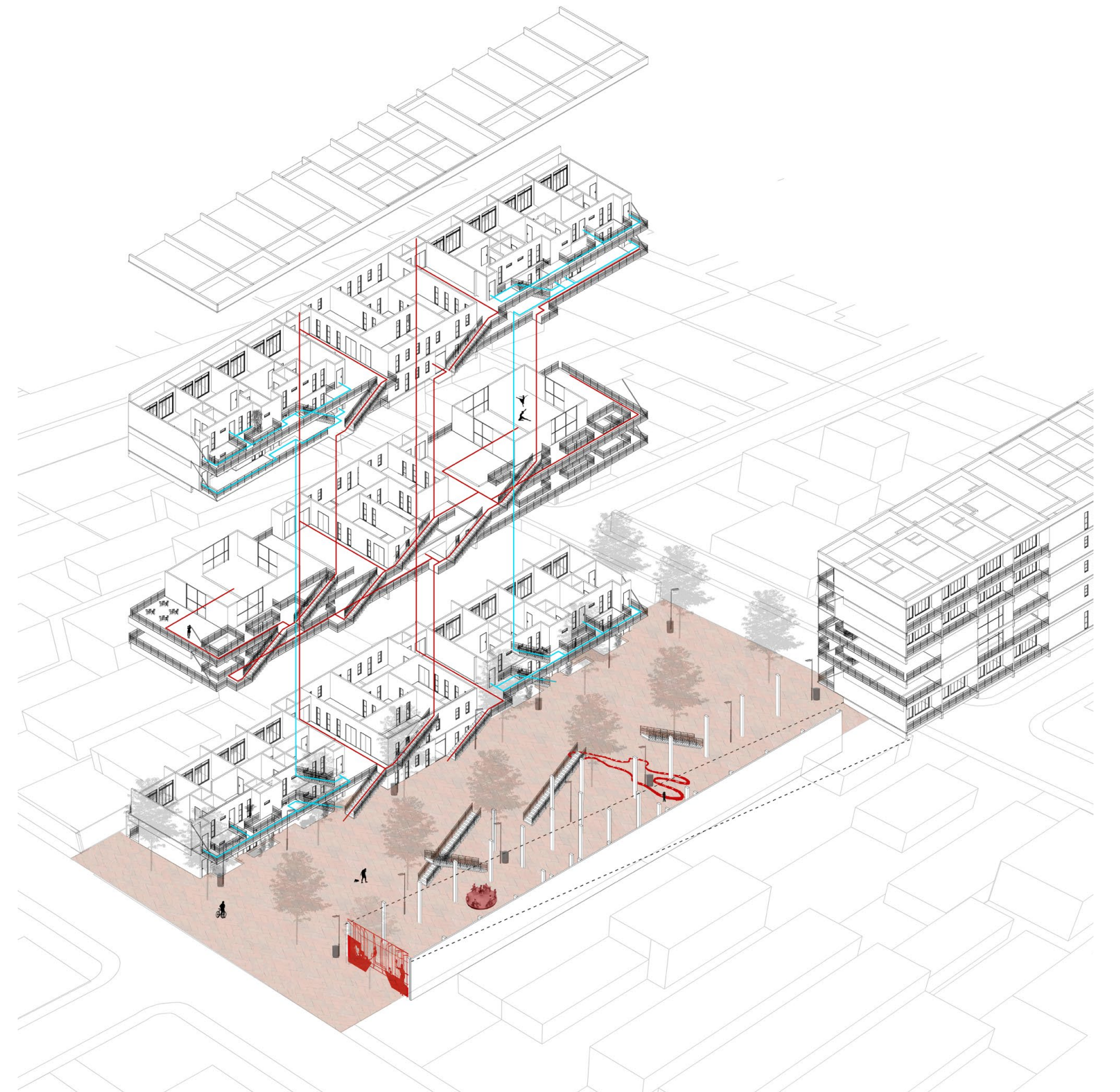
En la dinámica de la Región Metropolitana de Río de Janeiro, la periferia se sitúa en un escenario de dependencia económica, cultural y política del centro hegemónico. Esta interpretación señala que las prácticas urbanas que resultan en la actual estructura centro-periferia como respuesta, muchas veces materializan la idea de movilidad metropolitana a partir de la construcción de infraestructura. El desequilibrio presente en la estructura centro-periferia provoca la formulación de nuevas hipótesis metodológicas y de diseño. El proyecto "Periferia en el Centro" (Periferia no centro) presenta una posible actitud, en este contexto, abogando por el desarrollo de subcentralidades. A partir de la inserción de capas de vivienda y trabajo de manera estratégica, se produce diversidad programática, además de promover espacios públicos, colectivos y libres como herramienta de articulación social.

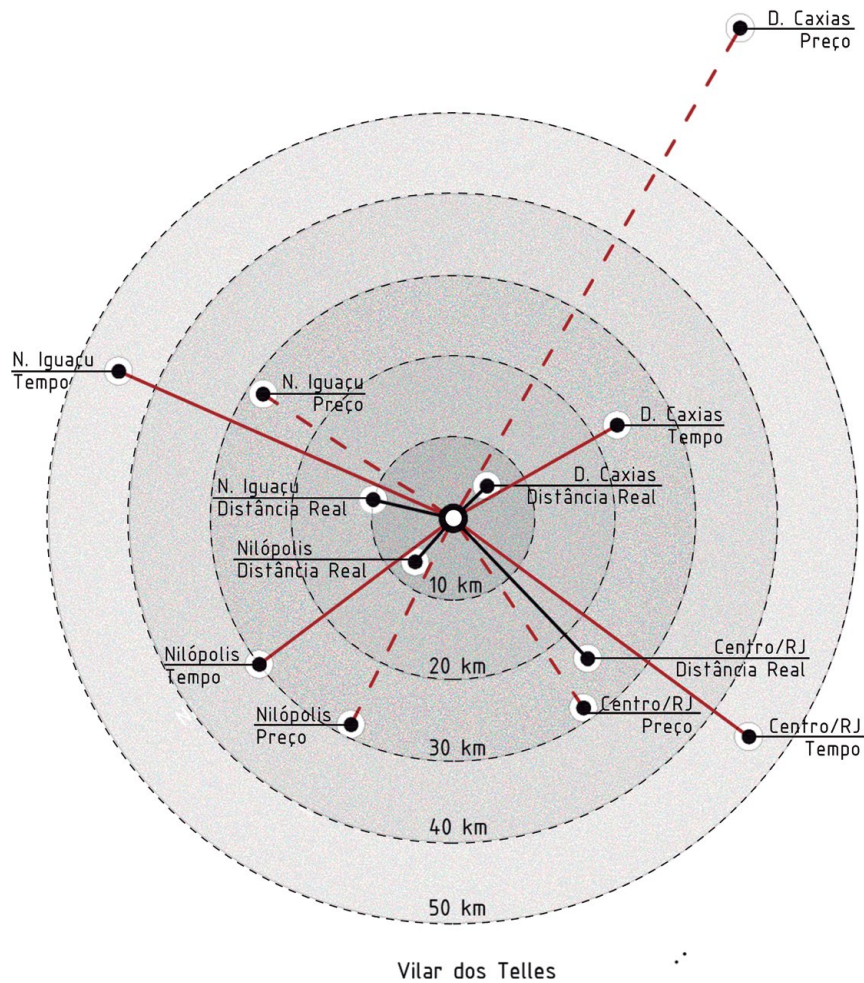
PALABRAS CLAVE: periferia; vivienda social; espacio público.

THE PERIPHERY AT THE CENTER: A NEW PERSPECTIVE ON SÃO JOÃO DE MERITI

In the dynamics of the Metropolitan Region of Rio de Janeiro, the periphery is situated within a scenario of economic, cultural, and political dependence on the hegemonic center. This interpretation suggests that urban practices often result in the current center-periphery structure as a response, which frequently materializes through the idea of metropolitan mobility via infrastructure construction. The imbalance inherent in the center-periphery structure leads to the formulation of new methodological and projective hypotheses. The project "Periphery at the Center" (Periferia no centro) presents a possible stance within this context, advocating for the development of sub-centralities. By strategically inserting housing/work buildings, it produces programmatic diversity and fosters public, collective, and free spaces as tools for social articulation.

KEYWORDS: periphery; social housing; public space.





p. 207:TEM LEGENDA?

Diagrama de análise do tempo, distância e custo de deslocamento numa relação entre São João de Meriti e Nilópolis, Nova Iguaçu, Duque de Caxias e Centro do Rio de Janeiro.

Lançar o olhar sobre as questões da periferia metropolitana foi o ponto inicial desta pesquisa que se materializa projetualmente desde a escala urbana até a habitação. Nas dinâmicas da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, a periferia está situada em um cenário de dependência econômica, cultural e política do centro hegemônico. Essa leitura nos indica que as práticas urbanísticas que resultam na atual estrutura centro-periferia como resposta, materializam a ideia de mobilidade metropolitana a partir da construção de infraestruturas. E estas, sozinhas, não conseguem lidar com as demandas periféricas. Apesar de promoverem o acesso da população da periferia aos recursos da centralidade metropolitana, reforçam a relação de dominação do centro.

Em 2018, foi publicado o Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado (Pedui), desenvolvido pela Câmara Metropolitana do Rio de Janeiro, que propõe uma estrutura policêntrica com o fortalecimento das centralidades urbanas secundárias e a sua articulação em rede, sugerindo transversalidades que contraponham as estruturas radiais.

O Município de São João de Meriti atua como piloto de alguns dos projetos metropolitanos, gerando intensos debates entre as prefeituras do Rio de Janeiro, de São João de Meriti e a Câmara Metropolitana – com os quais temos nos envolvido e participado desde março de 2018. São João de Meriti se situa na Baixada Fluminense do Rio de Janeiro, sendo hoje o município com maior densidade demográfica da América Latina, com pouco mais de 13 mil habitantes por quilômetro quadrado e 99,9% do solo

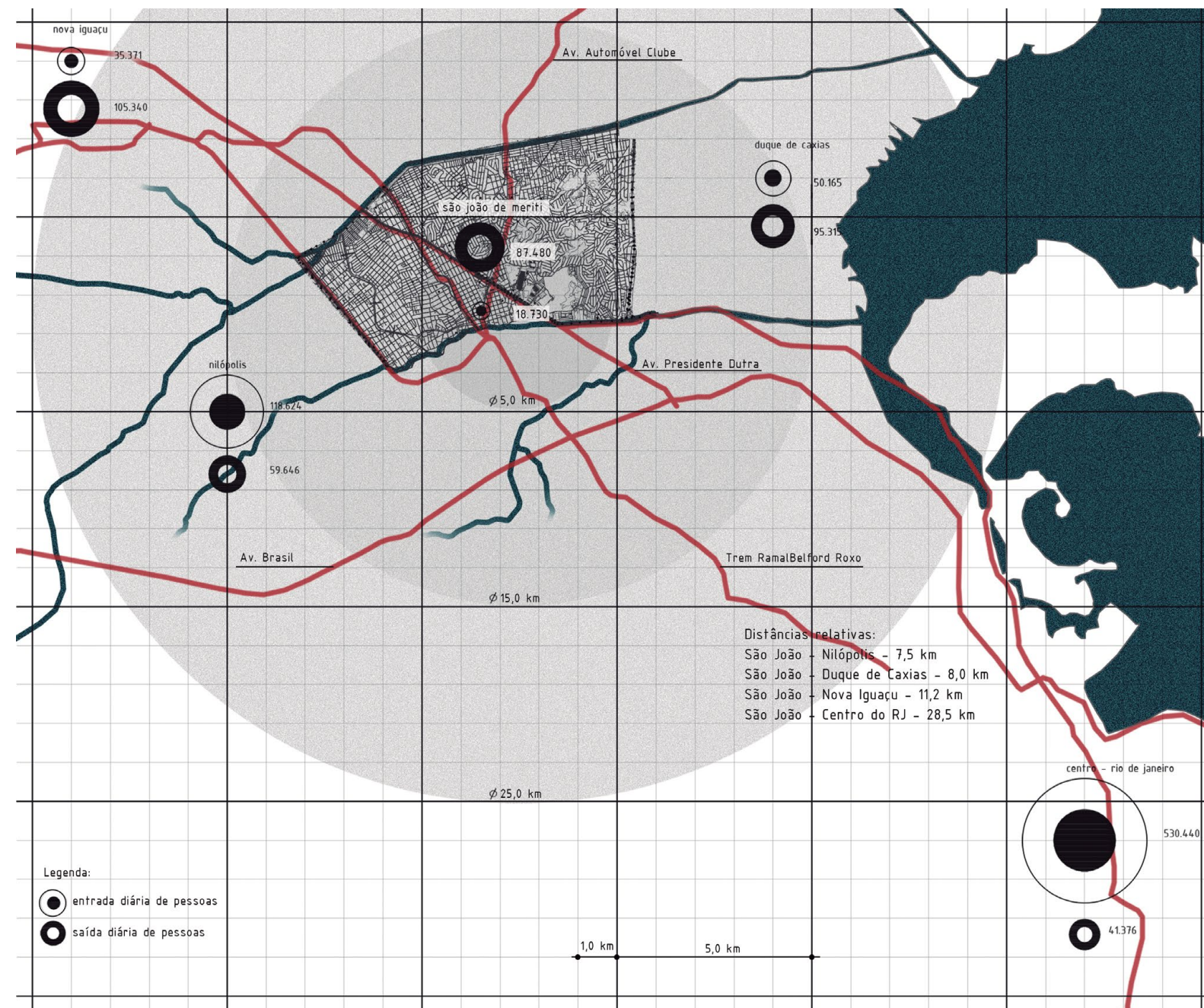
ocupado. É cortado por grandes infraestruturas de transportes e delimitado pelos rios Sarapuí e Pavuna.

Como a maioria dos municípios da Baixada, São João de Meriti é caracterizado pela dependência econômica do centro do Rio de Janeiro. Por isso, o atual plano proposto para São João de Meriti (SJM) apoia-se na construção de infraestruturas de mobilidade, além do fortalecimento de seu centro comercial.

Embora esta aposta na mobilidade metropolitana defenda o acesso das populações periféricas aos recursos da centralidade, diversos estudos (entre eles, um extenso relatório do Sebrae sobre mobilidade metropolitana na RMRJ, de 2013) apontam que, por reforçarem o esquema radial em direção ao centro da metrópole e concentrarem recursos em pequenas zonas comerciais, acaba por reforçar a relação de domínio do centro metropolitano, ao invés do fortalecimento distribuído da periferia.

A existência por si só de vias que façam conexões metropolitanas não é garantia de uma provisão confortável de serviços, lazer, cultura, entre outros programas necessários à qualidade de vida urbana e ao direito à cidade.

O mapeamento das infraestruturas demonstra que SJM é cortado por grandes vias de transporte, como a Rodovia Presidente Dutra (conexão Rio-São Paulo) e a Avenida Automóvel Clube. Conta também com duas linhas ferroviárias, sendo a primeira o ramal de passageiros Belford Roxo (Belford Roxo-Estação Central do Brasil); e a segunda linha de trem, destinada ao transporte de cargas, usada esporadicamente. Na divisa com o bairro de Pavuna há ainda uma importante conexão com a



Mapa de entrada e saída diária de pessoas dos municípios de São João de Meriti, Nilópolis, Nova Iguaçu, Duque de Caxias e Centro do Rio de Janeiro.

estação de metrô da Pavuna, estação terminal da Linha 2, que faz transporte até o bairro de Botafogo (e potencialmente até a Barra da Tijuca com um único bilhete), cruzando o centro do Rio de Janeiro.

Olhando transversalmente as linhas de transporte metropolitano, é possível perceber na malha viária, como se dão as conexões intra e entre municípios. Essas são dificultadas por diversos fatores. Em SJM a topografia acidentada em uma parte considerável do município forma uma série de morros. Além disso, o sentido de atravessamento das infraestruturas de transporte (rodovias e ferrovias, citadas acima) e a forma como se implantam no território funcionam como limites físicos ao atravessamento. Outro fator importante é o custo do deslocamento intermunicipal por conta dos monopólios e da falta de integração nas tarifas.

O deslocamento na escala metropolitana não é necessariamente algo negativo. A mobilidade é de extrema importância para o acesso e o direito à cidade e no fortalecimento das relações urbanas. Entretanto, o estudo de como as variáveis do deslocamento se dão é para que possamos entender o quanto essas relações de subordinação, conexão e dependência são pertinentes ou não.

Analisamos esse deslocamento em razão de três fatores: distância, tempo e custo, a fim de avaliar não apenas a qualidade do deslocamento, mas também a necessidade de uma autonomia de SJM. Para a construção desse gráfico foram utilizados como parâmetros os dados de deslocamento do metrô do Rio de Janeiro, apenas como medida referencial, sendo, portanto, 30 km (distância) para 1h (tempo), custando R\$ 4,30. Em outras palavras, pagando R\$ 4,30, é possível percorrer 30 km em 1h usando o metrô. O gráfico abaixo é uma síntese da análise do tempo, distância e custo de deslocamento numa relação entre São João de Meriti e Nilópolis, Nova Iguaçu, Duque de Caxias e o centro do Rio de Janeiro.

Através dessa análise, foi possível perceber que mesmo apresentando um movimento de massa muito maior, mais distante e mais demorado que os demais o trajeto

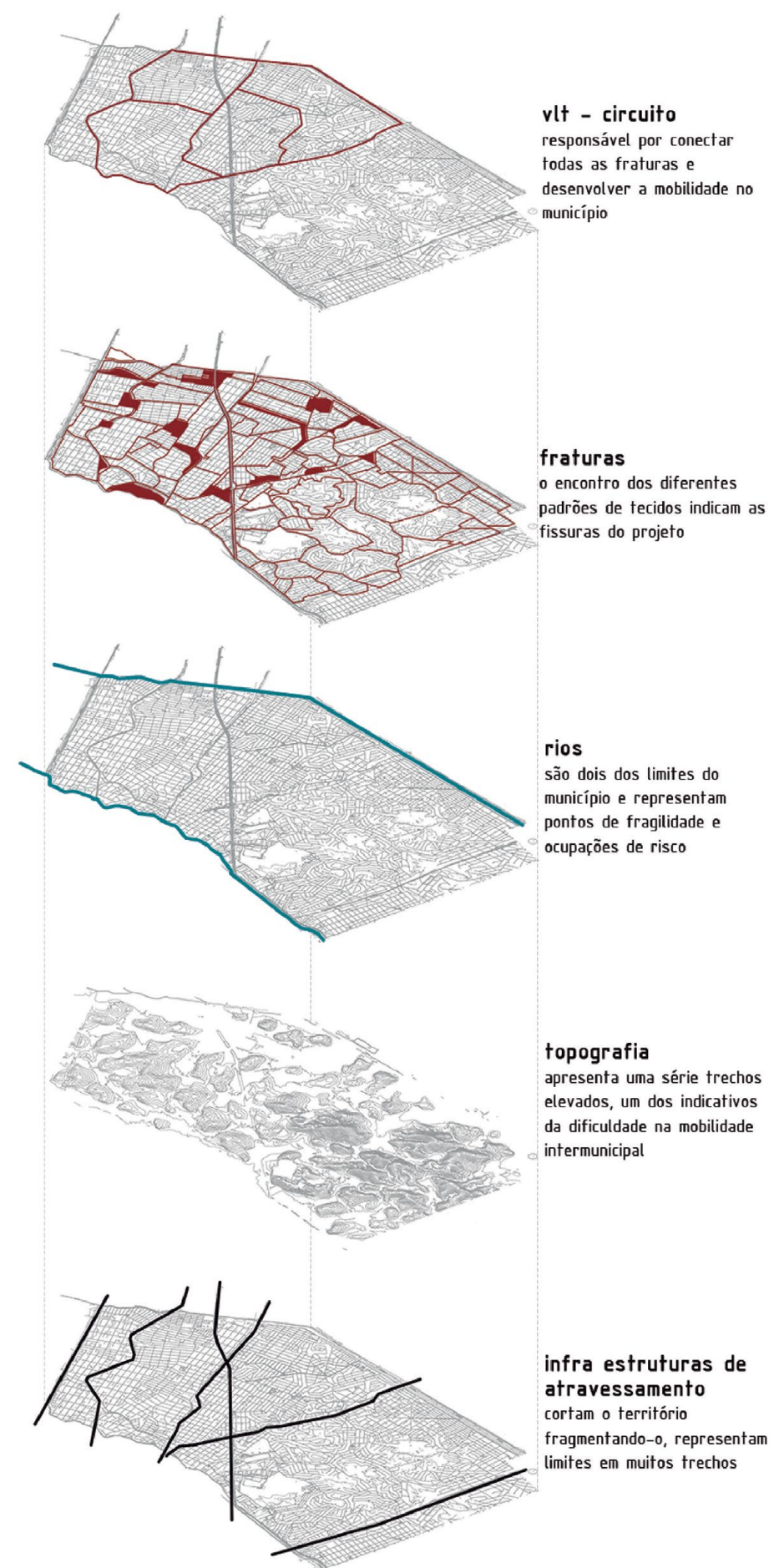
para a maior centralidade da RMRJ é de longe a rota que sofre maiores esforços para ser mitigada.

É, portanto, possível afirmar que as políticas de mobilidade urbana no Rio de Janeiro apenas agem como vetor de reafirmação da condição de periferização com foco no desenvolvimento do atual Centro do Rio de Janeiro como principal polo de emprego e serviços, abrandando através do tempo e do valor pago pelo transporte público para chegar a essa área da cidade, a sua distância. Proposta de uma nova linha

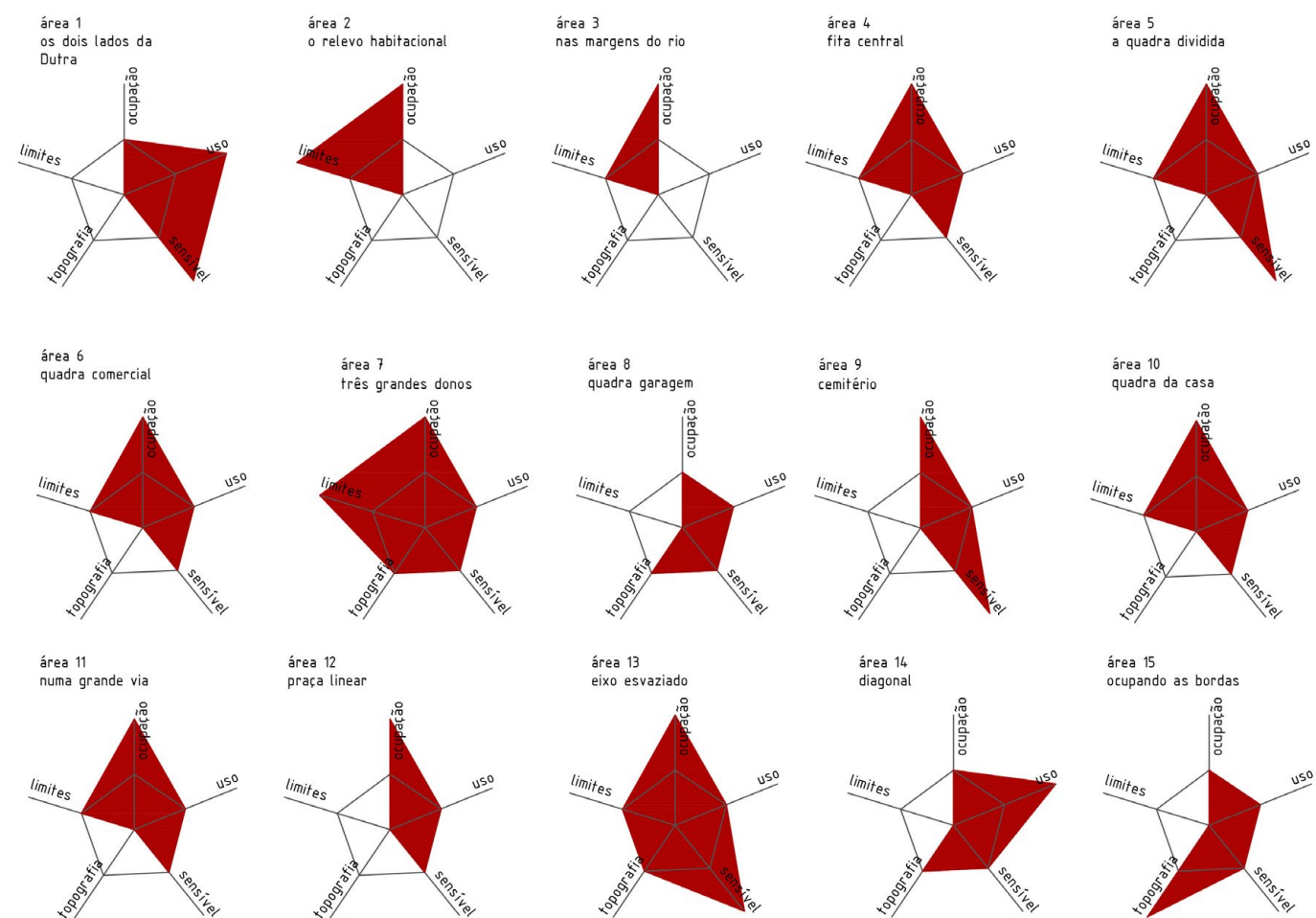
Em 2017, foi desenvolvida uma proposta de implantação de uma linha de VLT pelo consórcio Systra/Tectran (especializado em mobilidade) e o Atelier Parisien d'Urbanisme (Apur). A linha (indicada em vermelho no mapa) tem seu traçado paralelo ao atual ramal de cargas de Santa Rita operada pela MRS Logística. Segue por 18 km entre a Pavuna e o Arco Metropolitano, em Nova Iguaçu.

Por se tratar de mais uma linha de atravessamento que cortaria o município, nossa proposição para o sítio ocorre a partir da elaboração de um *masterplan*, com o intuito de identificar as possíveis áreas territoriais para desenvolvimento das subcentralidades e da rede municipal de conexão. Propomos que as novas centralidades sejam estruturadas nas áreas que foram compreendidas como "enclaves". Essa proposta busca contrapor a leitura de senso comum, da periferia como genérica e em *grid* aparentemente aberto. Ao contrário, ao encontramos trechos de trama com particularidades específicas e após integrarmos esses trechos de tecido, foi possível observar fragmentos residuais com caráter mais fechado em si, semelhante ao que Albert Pope (1996) propõe como *ladder* (escada).

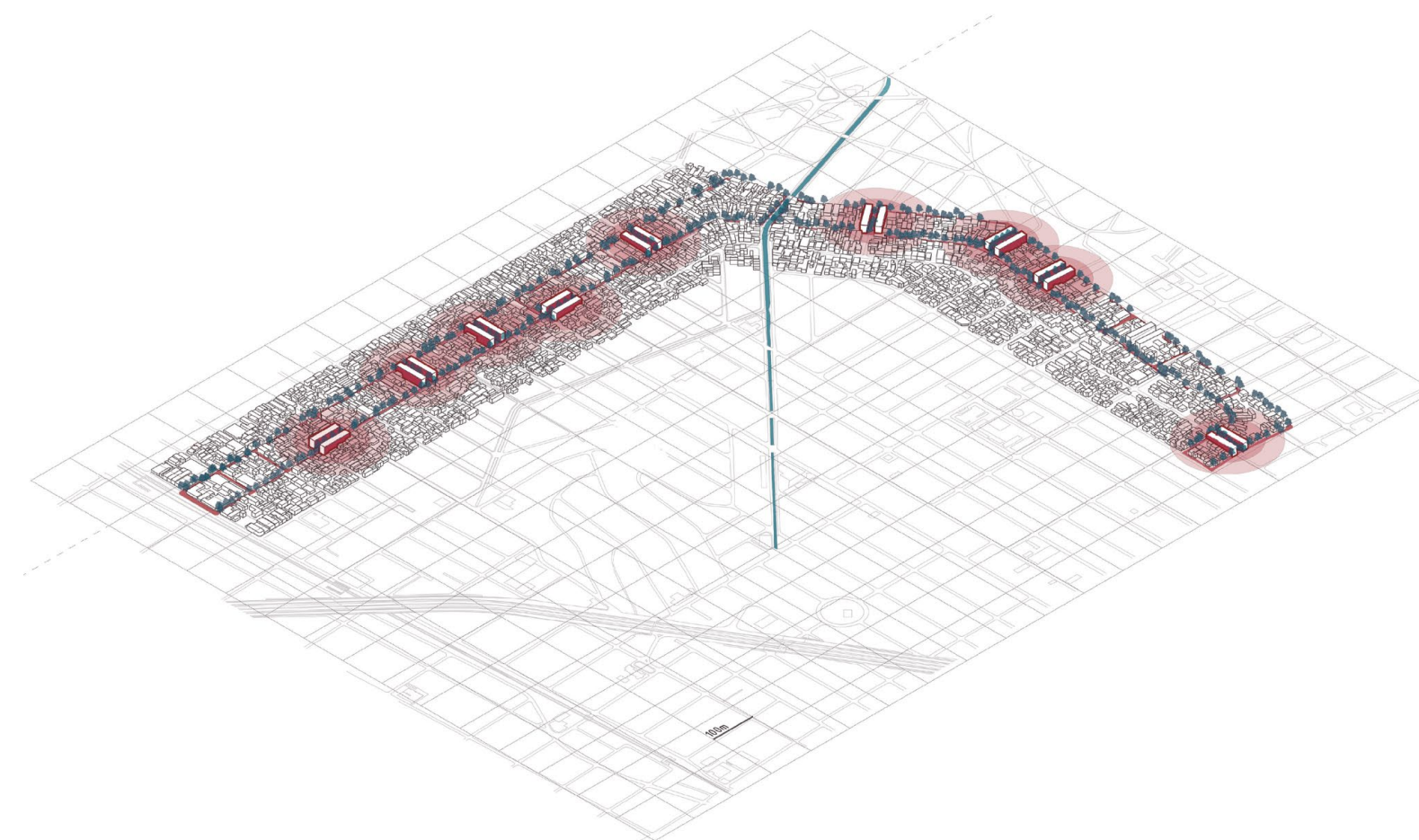
Desafiando a visão simplista da periferia como tecido homogêneo e isotrópico, identificamos trechos de tecido



Análise das camadas presentes sobre o tecido de São João de Meriti que permitem a identificação de morfologias e dinâmicas mais complexas do que o esquema centro-periferia.



Diagramas estrela de parâmetros de análise das fissuras



apartados dos demais em seu entorno devido à sua morfologia – recortes urbanos que chamamos de “enclaves”. Estas formações emergem a partir de inúmeros fatores, entre os quais: o processo fragmentado de ocupação do território; a topografia; e a presença de rios, vias e enclaves industriais etc. Esses enclaves fazem com que o território se configure como uma “colcha de retalhos” de tecidos urbanos, que por vezes não se “costuram”, quase fechados em si mesmos.

Após entender esses enclaves, escolhemos criar um sistema de categorização dos espaços para obter as particularidades de cada uma delas. A ideia é que a partir delas possamos indicar diretrizes projetuais, fazendo com que a articulação desses núcleos reforce a lógica de conjunto.

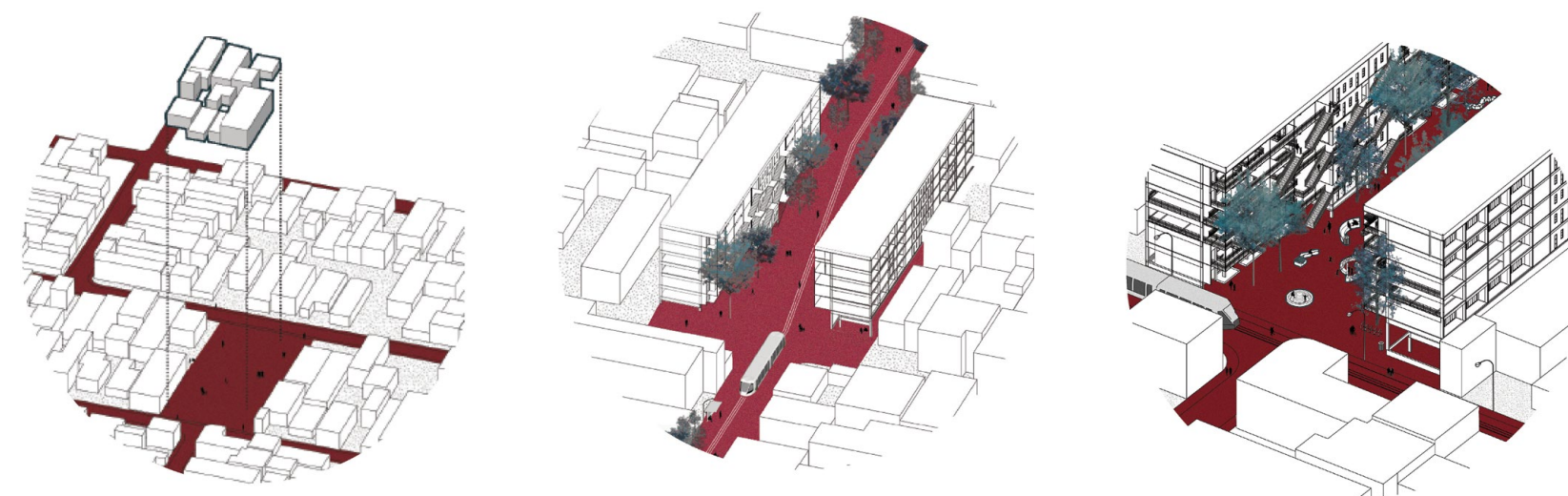
Os diagramas “estrela” buscam direcionar uma caracterização de particularidades dos fragmentos encontrados buscando tanto uma quebra do paradigma de identidade isotrópica das tramas periféricas quanto uma sistematização da análise de uma área tão grande e complexa que seria difícil sem o recurso da catalogação.

É importante ressaltar que embora haja uma lógica de gradação, não há estabelecimento de juízo de valor quantitativo, e por isso o número 2 não é melhor que o 0, mas sim uma ideia de grupamento e leitura, tanto numérica quanto visual.

Compreendidas como zonas de troca, costura e “conflito” entre tecidos, as fissuras tornam-se áreas potenciais para “poli-nuclear” o município de São João de Meriti. Centros feitos não pelo “pré-apaziguamento da sociedade”, mas pela possibilidade de diferença.

A estratégia urbana trata da criação de uma rede de transporte que facilite o acesso à toda extensão de São João de Meriti, de forma mais eficiente quanto à relação espaço versus tempo, a partir da introdução do VLT aos modais preexistentes. Esta rede seria responsável pela conexão das sub centralidades aqui propostas, articulando uma espécie de “circuito intramunicipal”. Essa proposta surge em contraposição a um dos projetos apresentados para São João de Meriti, que cria uma linha de VLT no sentido centro-periferia – mais uma a ramificar o domínio do centro da metrópole.

Dentro das áreas de atuação possíveis do *masterplan*, selecionamos um trecho que chamamos de “fita” como o primeiro estudo de caso. Essa seleção partiu do seu potencial de articulação e área de contato com o tecido do seu entorno. A área tem uso predominantemente residencial e tem como pontos principais de articulação a estação de trem de Coelho da Rocha em uma de suas extremidades e na outra a Prefeitura de São João de Meriti.



Intervenção em fita.



A partir da implantação dos edifícios, criam-se espaços entre. Neles estão configuradas as oportunidades de praças que se associam aos espaços de produção, consumo e aprendizado presente nos térreos.



O edifício. A intervenção chega à escala arquitetônica tratando o projeto como instrumento de planejamento urbano. O edifício se relaciona como espaço livre buscando gerar sentido de pertencimento de uma vivência que antes não existia

A análise do parcelamento dessa malha indicou grandes deslocamentos peatonais dada a extensão das quadras que constituem a “fita” (de 520 a 600 m), estas funcionam como barreiras. A partir dessa leitura identificamos que a implantação de possíveis “atravessamentos lentos”, serviriam como espaços de fortalecimento político na “malha” – encarando os aspectos materiais e socio-culturais preexistentes.

O projeto para a fita se resume à incorporação desses atravessamentos lentos articulados a um sistema de espaços livres e públicos, configurando um parque urbano, que é ao mesmo tempo fragmentado (sequência de praças entre quadras) e unido, conectado pelas ruas perimetrais da fita. Essa resignificação do traçado da malha reforça a separação em fragmentos de tecido urbano e também as possibilidades de trocas através do espaço público das infraestruturas urbanas.

A potência das praças propostas é explorada no projeto com a sugestão de novos programas associados ao cotidiano coletivo dos bairros. E nesse sentido, são construídas novas atividades para o encontro, a apropriação e a identidade. As praças são sempre conformadas por uma dupla de edifícios que têm seus térreos articulados a ela, tanto em seu desenho quanto em seus programas comuns.

Esses edifícios pretendem também dialogar com a ideia do morar/trabalhar, na tentativa de mudança de cenário dos conhecidos bairros dormitórios do sistema centro-periferia. Dessa forma os edifícios flexibilizam suas áreas de térreo e demais pavimentos para que possam receber diferentes escalas de usos, formas de trabalho e equipamentos urbanos.

Os edifícios foram pensados a partir de módulos mínimos e módulos coletivos que poderiam receber um coletivo de produção, por exemplo. Na planta tipo, podemos observar como se dariam as dinâmicas do morar/trabalhar, com simulações das possíveis ocupações. O espaço tem sempre um módulo central, que apresenta uma menor predisposição ao uso residencial, sendo composto por um conjunto de salas. O restante da planta é ordenado através de módulos menores que podem abrigar combinações do morar/trabalhar diversas. A planta do térreo elevado indica a possibilidade de inclusão de andares comuns dentro do edifício. Eles, que são facilmente acessados pelo térreo e abrigam tanto áreas de estar comuns,

quanto módulos maiores, com maior disposição a programas como restaurantes, lojas e usos coletivos.

As escadas, varandas e painéis metálicos funcionam como uma camada que media a entrada de luz e os graus de intimidade do edifício. A coluna central possui aberturas de janelas, marcando a fachada da torre com módulos coletivos, os módulos maiores, enquanto os menores estão recuados.

E, embora apresentem uma lógica específica, cada uma das lâminas é ocupada tanto pelas demandas do sistema, quanto locais. Não havendo uma lâmina tipo.

O corredor do edifício é aberto visualmente e dispõe de circulação pública e privada. As aberturas nas lajes marcam a transição da circulação semipública para a privada.

O desequilíbrio presente na estrutura centro-periferia é causa da formulação de novas hipóteses tanto de metodologia analítica quanto projetuais. Por isso, a proposta do novo sistema de mobilidade visa conectar todas as subcentralidades, com um traçado que dialoga com o desenho e a necessidade de cada enclave. Na fita, enclave que é estudo de caso deste projeto, o trajeto do VLT percorre um dos lados da rua perimetral, ou atravessa a praça dependendo do circuito estabelecido. da implantação específica. As estações ocorrem sempre nos trechos dos edifícios em dupla, dessa forma é possível estabelecer uma espécie de sistema articulando todas as peças do projeto.

O projeto apresenta uma atitude possível nesse contexto, advogando pelo desenvolvimento de subcentralidades. A partir da demanda de espaços de moradia e trabalho, produz diversidade programática, além de fomentar espaços públicos, coletivos e livres como ferramenta de articulação social. Não se trata de um único gesto ordenador, mas da sensibilidade analítica que cada escala e espaços apresentam. Deseja-se que esse projeto não se cerque de respostas, mas que proponha uma nova possibilidade de debate e projeto de periferia.

AUTORAS

Ariane Pereira da Silva é arquiteta e urbanista formada pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (2019) e especialista em Planejamento e Política Urbana pelo IPPUR (2023). Busca em sua atuação traçar interseções entre pesquisa, projeto e periferias. Desenvolve trabalhos de produção cultural e expográfica (mostra NOIX, 2022 e Abrasar, 2023) e colabora no Plano de Diretrizes de Habitação de Interesse Social do bairro Jardim Lapena.

Larissa Monteiro é cria de Realengo, arquiteta e urbanista formada pela Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2020. Possui uma jornada de pesquisa independente que direciona o olhar para a periferia a partir de um recorte decolonial; é egressa da equipe de fundação do Atelier de projeto Atelier Aberto – FAU UFRJ e do projeto territorial Agenda Realengo 2030. É produtora e coautora das exposições mostra NOIX, 2022 e Abrasar, 2023 e suas respectivas expografias. É coautora das arquiteturas do Parque Realengo.

EQUIPE

Ana Carolina Nonato
Julia Porto Amaral Campos
Lis Fernanda de Lima Thuller Carneiro
Primeiro lugar no prêmio Urban 21 em 2018. Elaborado na disciplina Projeto de Arquitetura para Cidade Contemporânea da FAU UFRJ, orientado por Cauê Capillé e André Cavendish. São João de Meriti, Rio de Janeiro, 2018

NOTAS

1. TOLEDO, Benedito Lima de. **São Paulo**: três cidades em um século. São Paulo: Cosac & Naify/Duas Cidades, 2004.

REFERÊNCIAS

CÂMARA METROPOLITANA DE INTEGRAÇÃO GOVERNAMENTAL. **Caderno Metropolitano 2: Centralidades: Perspectivas de Políticas Públicas**, Rio de Janeiro, Câmara Metropolitana de Integração Governamental, 2017.
MACHADO, Danielle Carusi; PERO, Valéria; MIHESSEN, Vítor. Mobilidade urbana e mercado de trabalho na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. **Revista da ABET**, v.14, n.2, 2016.
POPE, Albert. **Ladders**. Houston/ New York: Rice University School of Architecture and Princeton Architectural Press, 1996.