

**UFRRJ**

**INSTITUTO DE AGRONOMIA**

**INSTITUTO MULTIDISCIPLINAR**

**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

**DISSERTAÇÃO**

**DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL E MUDANÇAS  
ECONÔMICAS NO MUNICÍPIO DE DUQUE DE CAXIAS-RJ**

**ANDRÉ LUIZ TEODORO RODRIGUES**

**2022**



**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO**  
**INSTITUTO DE AGRONOMIA**  
**INSTITUTO MULTIDISCIPLINAR**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**



**DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL E MUDANÇAS ECONÔMICAS**  
**NO MUNICÍPIO DE DUQUE DE CAXIAS-RJ**

**ANDRÉ LUIZ TEODORO RODRIGUES**

*Sob a Orientação do(a) Professor(a)*  
**Leandro Dias de Oliveira**

Dissertação submetida como requisito parcial para obtenção do grau de **Mestre em Geografia**, no Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFRRJ, Área de Concentração em Espaço, Questões Ambientais e Formação em Geografia

**SEROPÉDICA, RJ**  
**AGOSTO DE 2022**

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro  
Biblioteca Central / Seção de Processamento Técnico

Ficha catalográfica elaborada  
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

R696d Rodrigues, André Luiz Teodoro , 1997-  
Desenvolvimento industrial e mudanças econômicas no  
município de Duque de Caxias-RJ / André Luiz Teodoro  
Rodrigues. - Seropédica, 2022.  
129 f.: il.

Orientador: Leandro Dias de Oliveira.  
Dissertação(Mestrado). -- Universidade Federal Rural  
do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em  
Geografia , 2022.

1. Duque de Caxias . 2. Industrialização . 3.  
Geografia Econômica. 4. Reestruturação Produtiva. I.  
Oliveira, Leandro Dias de , 1979-, orient. II  
Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro.  
Programa de Pós-Graduação em Geografia III. Título.



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO  
UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA



**ATA DE DEFESA DE TESE N° 182/2022 - PPGGEO (12.28.01.00.00.35)**

N° do Protocolo: 23083.041151/2022-64

**Seropédica-RJ, 04 de julho de 2022.**

UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO  
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS / INSTITUTO MULTIDISCIPLINAR  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

MESTRADO EM GEOGRAFIA

ATA DE DEFESA DE MESTRADO

Conforme deliberação número 001/2020 da PROPPG-UFRRJ, de 30/06/2020, tendo em vista a implementação de trabalho remoto e durante a vigência do período de suspensão das atividades acadêmicas presenciais, em virtude das medidas adotadas para reduzir a propagação da pandemia de Covid-19, nas versões finais das teses e dissertações as assinaturas originais dos membros da banca examinadora poderão ser substituídas por documento(s) com assinaturas eletrônicas. Estas devem ser feitas na própria folha de assinaturas, através do SIPAC, ou do Sistema Eletrônico de Informações (SEI) e, neste caso, a folha com a assinatura deve constar como anexo ao final da tese / dissertação.

Aluna(o)-Candidata(o): André Luiz Teodoro Rodrigues.

Título da Dissertação: Desenvolvimento industrial e mudanças econômicas no município de Duque de Caxias-RJ. Data da Defesa: 28/04/2022.

Horário: 10:00 h - 12:30 h.

A(o) candidata(o) supracitada(o) realizou a defesa da sua dissertação de mestrado perante a Comissão Julgadora constituída pela(o) s professora(e)s abaixo relacionada(o)s. Realizadas as devidas arguições, foram os seguintes resultados:

Presidente (Orientador[a] ou Coorientador[a]): Leandro Dias de Oliveira. ( x ) Aprovado(a); ( ) Aprovada(o) com ressalva; ( ) Reprovado(a).

Professor(a): André Santos da Rocha.  
( x ) Aprovado(a); ( ) Aprovada(o) com ressalva; ( ) Reprovado(a).

Professor(a): Leandro Bruno Santos.  
( x ) Aprovado(a); ( ) Aprovada(o) com ressalva; ( ) Reprovado(a).

Professor(a): Victor Tinoco de Souza.  
( x ) Aprovado(a); ( ) Aprovada(o) com ressalva; ( ) Reprovado(a).

Assim, o(a) candidato(a) foi considerado(a):  
( x ) Aprovado(a); ( ) Aprovada(o) com ressalva; ( ) Reprovado(a).

Observações:

APROVADA(O): a(o) candidata(o) deve entregar a versão final da dissertação em até 60 dias à Coordenação do PPGGEO (de acordo com a Deliberação CEPE nº 84, de 22 de agosto de 2017, e o Regimento do PPGGEO).

APROVADA(O) COM RESSALVA: a(o) candidata(o) deve satisfazer, no prazo estipulado pela banca, as exigências constantes nas observações inscritas na presente ata. Após isso, deve entregar a versão final em até 60 dias à Coordenação do PPGGEO (de acordo com a Deliberação CEPE nº 84 de 22 de agosto de 2017).

Seropédica / Nova Iguaçu, 28 de abril de 2022.

**(Assinado digitalmente em 06/07/2022 09:19)**

ANDRE SANTOS DA ROCHA  
PROFESSOR DO MAGISTERIO SUPERIOR DeGEOIA (11.39.39)  
Matrícula: 1832629

**(Assinado digitalmente em 04/07/2022 20:31)**

LEANDRO DIAS DE OLIVEIRA  
COORDENADOR - TITULAR CoordPesq (12.28.01.00.00.44)  
Matrícula: 1286368

**(Assinado digitalmente em 04/07/2022 23:30)**

LEANDRO BRUNO SANTOS  
ASSINANTE EXTERNO  
CPF: 327.303.488-24

**(Assinado digitalmente em 06/07/2022 10:00)**

VICTOR TINOCO DE SOUZA  
ASSINANTE EXTERNO  
CPF: 123.705.837-62

**(Assinado digitalmente em 04/07/2022 20:03)**

ANDRÉ LUIZ TEODORO RODRIGUES  
ASSINANTE EXTERNO

Para verificar a autenticidade deste documento entre em  
<https://sipac.ufrj.br/public/documentos/index.jsp> informando seu número:  
182, ano: 2022, tipo: ATA DE DEFESA DE TESE, data de emissão: 04/07/2022 e o código  
de verificação: 69f9de10fc

*Dedico este trabalho aos meus pais, Sérgio Luiz Martins Rodrigues e Andrea Cristina Teodoro Rodrigues, os quais foram fundamentais e perseverantes na incumbência de proporcionar uma educação de qualidade. Devo tudo a vocês. Muito obrigado!*

## AGRADECIMENTOS

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

This study was financed in part by the Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Finance Code 001.

O percurso deste ciclo foi recheado de surpresas e novidades; a pandemia do Sars-CoV-2 (Novo Coronavírus) foi responsável por ressignificar as relações interpessoais a partir do ano de 2020. Se, durante agosto de 2019, pude ter o privilégio de ter aulas presenciais com meus novos colegas, quanto ao semestre seguinte, o isolamento social impediu o retorno das aulas presenciais e inaugurou, de modo geral e irrestrito, uma nova metodologia pedagógica na educação básica e superior, a educação a distância. O vocabulário do cotidiano teve uma rápida adesão de novas palavras e estrangeirismos: *lockdown*, comorbidade, atividades síncronas e assíncronas, *lives*, quarentena, assintomático, saturação de oxigênio, janela imunológica entre outras. Depois de quase dois anos da confirmação do primeiro caso de infecção por Covid-19 no Brasil, 32 milhões de casos e 671 mil óbitos, permanecer vivo e com saúde é uma bênção. Infelizmente, uma dessas vítimas foi minha avó paterna, Luiza Rodrigues (*in memoriam*) – obrigado por todos os momentos de afeto e amor. Todavia, agradeço a Deus e a São Jorge por proteger meus pais e irmão dessa grave enfermidade, mesmo em um país com um presidente que negligencia a ciência e banaliza a morte.

Nessa conjuntura, o papel dos professores foi primordial para a construção do conhecimento: interromper a reprodução das teses negacionistas e falaciosas sobre a pandemia e de outros assuntos, atuar na formação de futuros profissionais que iriam ingressar no mercado de trabalho e, podemos dizer também, revolucionar em uma tentativa de um novo processo de ensino-aprendizagem. A dificuldade referente ao processo de adaptação ao ensino remoto pode ser associada à adesão de novos instrumentos nas plataformas digitais, à adequação dos conteúdos programáticos à nova realidade e à ausência de qualquer suporte ou instrução acerca da migração ao cenário online. Entraves significativos, porém, que não foram capazes de descontinuar a atuação dos docentes na sua prática pedagógica. Agradeço imensamente a todos os professores do Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGGEO) da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, uma vez que vocês foram incríveis; os ensinamentos avançaram além do campo conteudista, garantindo o ensinamento na esfera da vida.

Sou grato ao Prof. Dr. Leandro Dias de Oliveira, um profissional fantástico, detentor de um vasto conhecimento acadêmico, profissional, esportivo, cervejeiro e das dificuldades metropolitanas. Foi um grande privilégio ter participado de suas aulas durante a graduação e no mestrado; você é uma grande referência, talvez a maior que eu tenha no campo acadêmico. Um professor filho de trabalhadores, gonçalense, humilde e que, mesmo assim, se tornou um grande profissional, conhecido até mesmo na Europa Oriental – e em alfabeto cirílico. Muito obrigado por todas as reuniões, conversas e risos no dia a dia ruralino. Um dos motivos que me fizeram permanecer na UFRRJ para realizar o mestrado foi, sem dúvida alguma, a sua orientação. Lembrarei sempre do senhor pela forma humana, educada e carinhosa de tratamento para com seus alunos, não importava qual problema fosse. Enquanto eu for professor, utilizarei sua frase sobre qual é a melhor maneira de mensurar o sucesso de um professor: “é através do sucesso de seus alunos”.

Aos professores Guilherme da Silva Ribeiro, Maurílio Lima Botelho, André Santos da Rocha, Tiago Badre Marino, o meu muito obrigado, por cada recomendação de leitura, conselhos sobre metodologias e rotas de pesquisas, por compartilharem suas respectivas dificuldades ao longo do mestrado e doutorado. Vocês foram essenciais para o meu

amadurecimento enquanto profissional e pesquisador; mesmo em formato remoto, a orientação nunca se traduziu em ausência. Agradeço imensamente ao Prof. Dr. Márcio Rufino Silva por sua paciência e também pela transmissão de seu conhecimento de uma forma organizada, didática e clara, tornando até mesmo filósofos franceses do século XX plausíveis ao entendimento. Além disso, o congratulo por sua ótima gestão à frente da coordenação do PPGGEO, sempre atento aos prazos, reuniões e aos interesses dos alunos no programa e fora dele.

Ao longo do curso de mestrado tive várias dúvidas de como funcionava o Programa de Pós-Graduação, elencando assuntos sobre mobilidade acadêmica, auxílios pedagógicos e financeiros, participação e divulgação de eventos regionais e nacionais, por isso, agradeço também à secretária Ellen Wittmann, que sempre se manteve disponível e proativa para esclarecer problemas dessa natureza. Também não posso esquecer de parabenizar os profissionais da limpeza, que, no curto período de aulas presenciais em 2019, sempre entregavam a sala de aula com muito capricho e zelo, pessoas adoráveis e super educadas.

A companhia dos novos colegas que pude conhecer por conta das aulas do PPGGEO foram sensacionais, o trajeto Caxias x Seropédica tornava-se mais agradável à medida que encontrava os colegas Gabriel Landim, Jonathan Christian, David Vieira e Celso Rodrigues. Ao longo desse período, pudemos trocar experiências, vivências, textos e sobretudo risadas no *hall* do prédio de Instituto de Geociências. Espero encontrá-los, assim que possível, para que possamos tomar uma cerveja e jogar conversa fora depois que todos nós obtermos o título de Mestre em Geografia. Foi um grande prazer conhecê-los, e destaco aqui também a parceria acadêmica com os colegas Jonathan e Gabriel – obrigado por essa cortesia. Desejo a todos os colegas da turma de 2019 muito sucesso na caminhada profissional/acadêmica e muita saúde para suportar o labor diário cotidiano e gozar das coisas boas que a vida proporciona.

O caminho de construção de um trabalho acadêmico dessa natureza é feito, pelo menos no que tange ao processo de escrita, de maneira individual. É uma relação na qual o autor, as informações colhidas na pesquisa e o computador se tornam um; muitas vezes, nesse percurso, os sentimentos afloram e se misturam, ainda mais em uma conjuntura que adiciona uma pandemia em seu enredo. Frustrações, cansaço, falta de inspiração, procrastinação, tristeza são algumas sensações que aparecem no curso da construção desse trabalho. Sou imensamente grato aos meus amigos que adquiri ao longo da graduação em Geografia na UFRRJ, que, mesmo com todos os afazeres e responsabilidades do cotidiano, sempre estavam dispostos a conversar, ouvir e se reunir para falarmos sobre os reveses da vida, as oportunidades de subemprego, o cenário caótico da política brasileira e das nossas ambições e sonhos. A Pedro Bensabat, Isabela Santiago, Lucas Araujo, Gabriel Antunes, Ricardo Salusse, Beatriz Sant’Anna, Pedro Faleiro, Rafaela Quintella, o meu muitíssimo obrigado. É uma grande honra ter vocês em minha vida.

Tenho vínculo com a Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ) desde 2015, como estudante de graduação. Em 2019, fui aprovado no processo seletivo para ingressar no Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGGEO). Nesses aproximadamente sete anos, seis anos e quatro meses, Renata Braga dos Santos sempre esteve do meu lado. Renatinha é uma pessoa maravilhosa, muito simpática, educada, empática e parceira. É um grande prazer desfrutar da experiência da vida ao seu lado, incluindo os momentos difíceis. Foi responsável por pagar o valor da minha inscrição no processo seletivo – mas como nem tudo são flores, tive que reembolsá-la – e ainda é uma colaboradora assídua, atenta e generosa quando peço para ler ou opinar sobre um projeto, ou trabalho que desenvolvo. Reproduzo aqui nesse espaço um trecho da música “Procuro Alguém” do Rapper Djonga que, para mim, significa um pouco de você: “Alguém que ame pessoas e só use coisas / Alguém que seja tão simples quanto o curso da água / Alguém que eu idealize e me decepcione / Vai faz a coisa certa mesmo que julgue

errada”. Obrigado, meu bem, por tudo!

Meus pais são a minha inspiração de vida e a razão da minha busca por uma vida mais estável economicamente; apesar de todas as adversidades, nunca faltou amor, carinho, responsabilidade, honestidade e boas histórias. Meu pai, Sérgio, sempre me mostrou o caminho da integridade e da perseverança. Desde os 14 anos, já trabalhava para sustentar seus familiares e hoje, mesmo aposentado, vende alguns produtos orgânicos e naturais porque não gosta de ficar parado. No ínterim entre 2017 e começo de 2020, trabalhamos juntos em um Lava-Rápido em nosso bairro. Foi um momento muito cansativo para a gente, pois eu tinha que conciliar a faculdade, o trabalho de professor e o trabalho do Lava-Rápido durante a semana para que complementássemos nosso orçamento familiar. Independentemente de sol ou chuva, estávamos lá. Tudo o que esteve possível e em alguns momentos até “impossível” meu pai fez para que eu e meu irmão tivéssemos acesso a uma melhor educação, curso ou serviço de saúde, em alguns momentos até deixando de comprar remédios essenciais para sua saúde. Entendia, a cada atitude do meu pai, o que significava ser pai. Obrigado, meu guerreiro.

Não poderia esquecer do meu irmão Lucas Gabriel Teodoro Rodrigues, um jovem rapaz, educado, obediente; foi a pessoa que mais acompanhou o desenvolvimento desse trabalho, pois compartilho o quarto com esse adorável menino. Aproveito para me desculpar pelo recorrente incômodo à noite e às madrugadas, e também agradecer pela compreensão por minhas sucessivas ausências. Torço muito pelo seu sucesso, acompanho sua luta para realizar o seu sonho, treinando de segunda a sexta, para ser um jogador de futebol profissional. Estarei sempre o acompanhando, mesmo que os jogos de campeonatos sejam em Belford Roxo e no verão carioca. Além de tudo, agradeço as minhas tias Lina Teodoro, Sônia Maria, Nilza Teodoro, esta última que carinhosamente chamo de “avó” e meu irmão Leonardo dos Santos Rodrigues por todo o apoio, carinho, atenção e presença na minha vida, desde o começo da minha jornada.

Minha mãe é simplesmente a pessoa mais importante da minha vida, uma mulher sensacional. Poderia eu fazer uma dissertação de mestrado sobre esse ser abençoado que tenho a honra de chamar de “mãe”. Andrea é um exemplo de amor, afeto, religiosidade, solidariedade e paz. Ela foi fundamental durante a construção desse trabalho. Toda vez que eu já não aguentava mais escrever ou dizia que pensava em desistir por conta do contexto caótico que estávamos vivendo, dona Andrea me dizia para manter a calma e que tudo iria se resolver, era só eu acreditar e continuar trabalhando. Quando o meu pai sofreu um infarto agudo do miocárdio em dezembro de 2020, ela conduziu nossa família com muita leveza, carinho e responsabilidade; mesmo meu pai no hospital, todos os dias conversava com os médicos e acalmava meu pai. Teve uma força inexplicável que possibilitou manter uma estabilidade em um momento adverso. Obrigado por tudo, minha mãe, pelo cuidado diário, pelas conversas na companhia de cervejas geladas, pelo incentivo para que pudesse estudar e por todo o subsídio emocional que me deu desde meu nascimento. Como sempre digo, você é detentora dos melhores conselhos e a sua bênção me protege todos os dias. Amo você. Minha primeira e maior professora.

O exercício da docência é uma experiência maravilhosa, o intercâmbio de conhecimento entre professor e aluno constrói um aprendizado mútuo. Os professores possuem em suas mãos o papel de agentes transformadores da realidade dos seus alunos, além de corroborar na formação de cidadãos e pessoas aptas ao mercado de trabalho. Dito isso, desde a graduação tive a oportunidade de atuar nas instituições de educação públicas e privadas, porém, minha primeira experiência enquanto professor oficial foi através do Pré-Vestibular Social (PVS) da Fundação Cecierj, local onde pude auxiliar os alunos na preparação para os principais vestibulares no Estado do Rio de Janeiro, o vestibular da Uerj, Cederj e o Exame Nacional do Ensino Médio (ENEM), e também aconselhá-los com as melhores informações sobre o mundo acadêmico.

Agradeço aos meus alunos pela paciência, atenção e principalmente respeito, pois não é fácil ministrar aulas para alunos que são mais velhos que você. Sou grato também a toda a direção do PVS.

Posso dizer com toda a certeza que a Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ), campus Seropédica, me proporcionou os melhores anos da minha vida. Iniciei meus estudos na universidade em 2015 e terminei meu mestrado em 2022 – ao todo são 7 anos. A Rural não só foi responsável pela minha formação enquanto profissional, mas, sobretudo, pela minha construção como cidadão. Aprendi muito mais do que o “arcabouço teórico-conceitual da ciência geográfica”, desenvolvi minha autonomia como ser humano. A experiência de morar no espaço de influência da universidade; nenhuma instituição no Rio de Janeiro consegue reproduzir a mesma dinâmica. Fiz grandes amigos, conheci outras Unidades da Federação, encontrei um grande amor, curti muitas festas, apreciei bastante a paisagem do Lago do IA, subi muito a ladeira do Instituto de Geociências a pé, utilizei muito a biblioteca e comi muito a comida de baixíssima qualidade do restaurante universitário, o famoso Bandex. Portanto, serei eternamente grato a tudo o que a Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro me possibilitou viver. E como todo ruralino diz: “Não permita Deus que eu morra, sem que eu volte na Rural”. Muito obrigado por tudo.

*“O que nós estamos vivendo hoje é que o homem deixou de ser o centro do mundo. O centro do mundo hoje é o dinheiro, mas o dinheiro no estado puro.”*

(Milton Santos)

## RESUMO

RODRIGUES, André Luiz Teodoro Rodrigues. **Desenvolvimento Industrial e Mudanças Econômicas no Município de Duque de Caxias/RJ**. 2022. 129p. Dissertação (Mestrado em Geografia). Instituto de Agronomia, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, RJ, 2022.

O presente trabalho pretende compreender - sob a perspectiva da geografia econômica - o despontar do processo de industrialização que se sucedeu no município, sua atenuação no grau de importância na economia municipal e as novas dinâmicas produtivas, protagonizadas pelos empreendimentos dos setores de comércio e serviço, em especial nos últimos trinta anos. Desta forma, estatísticas que são disponibilizadas pelas mais renomadas instituições de pesquisa do estado do Rio de Janeiro e do Brasil são utilizadas como referencial para ratificar as mudanças do perfil do município. As investigações que tematizam os estudos acerca da cidade de Duque de Caxias corroboram para evidenciar a importância política, econômica e social deste território. Duque de Caxias está entre as cinco maiores economias do estado do Rio de Janeiro e entre os vinte municípios mais ricos do Brasil. Assimilar as individualidades dessa cidade é fundamental para a conjuntura metropolitana fluminense. Por intermédio de todo arcabouço explicitado, observaremos o processo de revitalização econômica, política e social que Duque de Caxias passou, com desdobramentos para além dos seus limites municipais, demonstrando os espaços privilegiados para a congregação e interlocução dos negócios.

**Palavras-chaves:** Duque de Caxias; Industrialização; Reestruturação produtiva.

## ABSTRACT

RODRIGUES, André Luiz Teodoro. **Industrial Development and Economic Changes in the Municipality of Duque de Caxias/RJ**. 2022. 129p. Dissertation (Master in Geography). Institute of Agronomy, Federal Rural University of Rio de Janeiro, Seropédica, RJ, 2022.

The present work aims to understand - from the perspective of economic geography - the emergence of the industrialization process, which took place in the municipality, its attenuation in the degree of importance in the municipal economy and the new productive dynamics, carried out by the enterprises of the commercial sectors and services, especially in the last thirty years. In this way, statistics that are made available by the most renowned research institutions in the state of Rio de Janeiro and in Brazil are used as a reference to ratify the changes in the profile of the municipality. The investigations that thematize the study about the city of Duque de Caxias corroborate to highlight the political, economic and social importance of this territory. Duque de Caxias is among the five largest economies in the state of Rio de Janeiro and among the twenty richest municipalities in Brazil. Assimilating the individualities of this city is fundamental for the metropolitan conjuncture of Rio de Janeiro. Through all the explained framework, we will observe the process of economic, political and social revitalization that Duque de Caxias went through, with unfoldings beyond its municipal limits, demonstrating the privileged spaces for the congregation and interlocution of businesses.

**Key-words:** *Duque de Caxias; Industrialization; Productive restructuring.*

## LISTA DE ABREVIACÕES

**ABL** – Área Bruta Locável  
**APA** – Área de Proteção Ambiental  
**ADA** – Amigos dos Amigos  
**AMJG** – Aterro Metropolitano de Jardim Gramacho  
**ANTT** – Agência Nacional de Transportes Terrestres  
**BF** – Baixada Fluminense  
**CEASA** – Centro Estadual de Abastecimento  
**CEARJ** – Centro de Abastecimento do Estado  
**CEDPEN** - Centro de Estudos e Defesa do Petróleo e da Economia Nacional  
**CEPERJ** – Fundação Centro Estadual de Estatísticas, Pesquisas e Formação de Servidores Públicos do Rio de Janeiro  
**CIFERAL** – Comércio e Indústria de Ferro e Alumínio  
**CHESF** – Companhia Hidrelétrica do São Francisco  
**CNA** – Companhia Nacional de Álcalis  
**CNP** – Conselho Nacional de Petróleo  
**COMLURB** – Companhia Municipal de Limpeza do Rio de Janeiro  
**CPI** – Comissão Parlamentar de Inquérito  
**CSN** – Companhia Siderúrgica Nacional  
**CV** – Comando Vermelho  
**CVRD** – Companhia Vale do Rio Doce  
**DNIT** – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes  
**DNPM** - Departamento Nacional da Produção Mineral  
**ERJ** – Estado do Rio de Janeiro  
**FABOR** – Fábrica de Borracha  
**FFLCH** – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas  
**FIRJAN** – Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro  
**FNM** – Fábrica Nacional de Motores  
**GEIA** - Grupo Executivo da Indústria Automobilística  
**IBGE** – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística  
**ICMS** – Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços  
**IDH** – Índice de Desenvolvimento Humano  
**IFDM** – Índice Firjan de Desenvolvimento Municipal  
**INCRA** – Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária  
**INEA** – Instituto Estadual do Ambiente  
**IPTU** – Imposto sobre Propriedade Predial e Territorial  
**ISS** – Imposto sobre Serviços  
**ITBI** – Imposto sobre Transmissão de Bens Imóveis  
**LAGEPRO** – Laboratório de Geoprocessamento  
**LCP** – Lei Complementar  
**MDB** – Movimento Democrático Brasileiro

**NEV** – Núcleo de Estudos da Violência  
**ONU** – Organização das Nações Unidas  
**PIB** – Produto Interno Bruto  
**PDU** – Plano Diretor Urbanístico  
**PPCE** – Polo Petroquímico de Campos Elíseos  
**REDUC** – Refinaria de Duque de Caxias  
**RIDE** – Rede Integrada de Desenvolvimento  
**RIOPOL** – Rio Polímeros  
**RMRJ** – Região Metropolitana do Rio de Janeiro  
**SENAI** – Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial  
**SESI** – Serviço Social da Indústria  
**SGMB** - Sistema Geológico e Mineralógico do Brasil  
**SRAZ** - Serviço Regional da Amazônia  
**SRBA** - Serviço Regional da Bahia  
**TCP** – Terceiro Comando Puro  
**TRE** – Tribunal Regional Eleitoral  
**UERJ** – Universidade do Estado do Rio de Janeiro  
**UFF** – Universidade Federal Fluminense  
**USP** – Universidade de São Paulo  
**UPC** – União Popular Caxiense  
**UPP** – Unidade de Polícia Pacificadora

## LISTA DE FIGURAS

<b>Figura 1</b> - Brasões dos municípios de Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Mesquita, Queimados, Belford Roxo.....	22
<b>Figura 2</b> - Área Metropolitana (Área Conurbada) do Rio de Janeiro: Localização das Estradas de Ferro.....	33
<b>Figura 3</b> - Estação Ferroviária de Duque de Caxias nos anos 1930.....	37
<b>Figura 4</b> - Membros da União Popular Caxiense (UPC) nos anos de 1940.....	39
<b>Figura 5</b> - Avenida Champs Élysées (1900), à direita. Avenida Central, atual Av. Rio Branco (1920), à esquerda.....	46
<b>Figura 6</b> - Comparação da cidade do Rio de Janeiro, cidade suja, com a cidade argentina de Buenos Aires, elegante e moderna.....	47
<b>Figura 7</b> - Evolução da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ).....	52
<b>Figura 8</b> - Mapa da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) – 2019.....	53
<b>Figura 9</b> - Mapa de Produto Interno Bruto (PIB) por municípios do Estado do Rio de Janeiro..	55
<b>Figura 10</b> - Mapa da Capital, RMRJ, Baixada Fluminense, Extremo Oeste Metropolitano e Leste Metropolitano.....	55
<b>Figura 11</b> - Mapa da localização dos Distritos do Município de Duque de Caxias/RJ.....	56
<b>Figura 12</b> - Mapa de Localização dos bairros do Município de Duque de Caxias/RJ.....	57
<b>Figura 13</b> - Mapa de Densidade Demográfica do Município de Duque de Caxias/RJ.....	58
<b>Figura 14</b> - Localização dos municípios pertencentes as regiões da “Baixada I” e “Baixada II” no estudo Retratos Regionais.....	61
<b>Figura 15</b> - Mapa de localização dos Aglomerados Subnormais e Zonas Especiais de Interesse Social no Município de Duque de Caxias/RJ.....	66
<b>Figura 16</b> - Poluição Atmosférica no Complexo Petroquímico de Campos Elíseos. Fonte: 1º Exame de Qualificação - UERJ, 2015.....	73
<b>Figura 17</b> - Mapa de Localização do Aterro Metropolitano de Jardim Gramacho (AMJG)...	73
<b>Figura 18</b> - Obras feitas com os resíduos sólidos do Aterro Metropolitano de Jardim Gramacho (AMJG) pelo artista plástico Vik Muniz no documentário “Lixo Extraordinário”. As pessoas das imagens são trabalhadores de materiais recicláveis do aterro.....	75
<b>Figura 19</b> - Instalações da Fábrica Nacional de Motores (FNM) na década de 1940, Xerém, Duque de Caxias/RJ.....	77
<b>Figura 20</b> - Modelo de motor de avião construído na Fábrica Nacional de Motores (FNM).....	80
<b>Figura 21</b> - Caminhão “fenemê” em Cairo, Egito, auxiliando tropas militares na Batalha do Suez, 1956.....	82
<b>Figura 22</b> - Lançamento do D-11.000 (1958, cabine Brasinca “farol em pé”).....	84
<b>Figura 23</b> - Cronologia de instalação das Refinarias do Sistema Petrobras.....	87
<b>Figura 24</b> - Cartaz contrário ao Estatuto do Petróleo e ao lobby das empresas estrangeiras.....	87
<b>Figura 25</b> - Construção da Refinaria de Duque de Caxias (Reduc) na década de 1960. ....	90
<b>Figura 26</b> - Comparação em extensão territorial da Refinaria Duque de Caxias (Reduc) com os bairros cariocas de Copacabana e Leme. ....	91
<b>Figura 27</b> - Refinaria de Duque de Caxias (Reduc) em 2019. ....	92
<b>Figura 28</b> - Fábrica da Ciferal, Xerém, Duque de Caxias/RJ.....	94

<b>Figura 29</b> - Mapa da estrutura e internacionalização corporativa da Marcopol.....	96
<b>Figura 30</b> - Ponto final para a fábrica da Marcopolo em Xerém. Último ônibus produzido pela empresa no RJ.....	97
<b>Figura 31</b> - Mapa de Macrozoneamento do Plano Diretor Urbanístico do município de Duque de Caxias/RJ .....	101
<b>Figura 32</b> - Localização das empresas pertencentes ao Polo Petroquímico de Campos Elíseos (PPCE) em Duque de Caxias.....	102
<b>Figura 33</b> - Estrutura de produção da Cadeia Petroquímica.....	103
<b>Figura 34</b> - Reportagem do Jornal O Globo sobre o potencial econômico de Duque de Caxias/RJ nos anos 2000.....	106
<b>Figura 35</b> - Abertura recorde de empresas do ramo varejista no município em Duque de Caxias nos anos 2000.....	107
<b>Figura 36</b> - Fechamento de postos de trabalho em Duque de Caxias, com destaque na reportagem da fábrica de sacolas plásticas Selix em 2019.....	108
<b>Figura 37</b> - Foto do Outlet Premium Rio de Janeiro, localizado na Rodovia Washington Luís (BR-040), Duque de Caxias-RJ.....	116
<b>Figura 38</b> - Foto do Feirão de Malhas, localizado na Rodovia Washington Luís (BR-040), Duque de Caxias-RJ.....	117
<b>Figura 39</b> - Mapa de Localização dos novos empreendimentos do município de Duque de Caxias/RJ.....	119
<b>Figura 40</b> - Vista aérea da Rodovia Washington Luís (BR-040), Duque de Caxias. Novembro de 2019.....	120

## LISTA DE TABELAS

<b>Tabela 1</b> - Ranking do IDHM dos municípios do Estado do Rio de Janeiro.....	64
<b>Tabela 2</b> - Ranking dos municípios do Estado do Rio de Janeiro em aglomerados subnormais.....	65
<b>Tabela 3</b> - Relação dos Aglomerados Subnormais e Áreas de Interesse Social no município de Duque de Caxias.....	67
<b>Tabela 4</b> - Série histórica de arrecadação (x R\$ 1.000) do município de Duque de Caxias/RJ em atividades econômicas e impostos (2010 – 2019) .....	110
<b>Tabela 5</b> - Empregos no Setor Industrial (2007 - 02/2022).....	112
<b>Tabela 6</b> - Empregos no Setor de Serviços (2007 - 02/2022).....	113
<b>Tabela 7</b> - Empregos no Setor Comercial (2007 - 02/2022).....	114

## LISTA DE GRÁFICOS

<b>Gráfico 1</b> - Participação dos seis maiores municípios no valor adicionado bruto do setor de serviços no ERJ, 2013 – 2018 (%).....	109
<b>Gráfico 2</b> - Participação dos seis maiores municípios no valor adicionado bruto da indústria no ERJ, 2013 – 2018 (%).....	109
<b>Gráfico 3</b> - Série histórica de arrecadação do município de Duque de Caxias/RJ em atividades econômicas e impostos (2010 – 2019).....	110
<b>Gráfico 4</b> - Evolução do saldo de empregos no Serviços (2007 - 02/2022).....	111
<b>Gráfico 5</b> - Evolução do saldo de empregos no Setor de Serviços (2007 - 02/2022).....	112
<b>Gráfico 6</b> - Evolução do saldo de empregos no Setor de Serviços (2007 - 02/2022).....	113

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	21
<b>CAPÍTULO I: DUQUE DE CAXIAS: ORIGEM, PRODUÇÃO E CONTRADIÇÕES</b> .....	25
1.1 Da ocupação à emancipação.....	26
1.2 Produção capitalista do espaço urbano pelo Estado: o exemplo parisiense na cidade do Rio de Janeiro e seu entorno.....	39
1.3 Duque de Caxias no contexto metropolitano do Rio de Janeiro.....	49
1.4 O paradoxo caxiense: uma cidade rica com grandes desigualdades .....	63
<b>CAPÍTULO II: “CIDADE DO MOTOR E DO REFINO”: PROGRESSO E DESENVOLVIMENTO PÓS-EMANCIPAÇÃO</b> .....	76
2.1 A Fábrica Nacional de Motores (FNM), em Xerém.....	76
2.2 A Refinaria de Duque de Caxias (Reduc) .....	84
2.3 A desativação de uma indústria símbolo: Marcopolo/Xerém .....	92
<b>CAPÍTULO III: A METAMORFOSE ECONÔMICA CAXIENSE: A INSTAURAÇÃO DO POLO PETROQUÍMICO DE CAMPOS ELÍSEOS (PPCE) E OS NOVOS EMPREENDIMENTOS</b> .....	98
3.1 Polo Petroquímico de Campos Elíseos (PPCE).....	98
3.2 Crise e mudanças na cadeia produtiva caxiense.....	105
3.3 Novas frentes de desenvolvimento terciário: Cearj, Polo de Varejo e Atacado da Washington Luís (BR-040) .....	114
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	120
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	122

## INTRODUÇÃO

A concepção da área entendida como Duque de Caxias era apenas para ser uma área de passagem, itinerário, ligação entre a capital do Brasil, Rio de Janeiro (1763-1960) até o interior do país, em especial o estado de Minas Gerais (MG) no período da economia aurífera, e, logo depois, a cidade de Petrópolis, na região serrana, no século XX. A região que hoje compreende o município que recebe o nome do Patrono do Exército, Luís Alves de Lima e Silva, o Duque de Caxias, título concedido pelo Império, dispôs de momento distintos ao longo de sua história. O local, anteriormente, era concebido pelas vilas de Iguazu e Estrela, administrações territoriais muito importantes, e possuía condições naturais que favoreciam a circulação de pessoas, mercadorias e ferramentas, através das vias fluviais. As circunstâncias históricas dessas freguesias, vilas, distritos e municípios pretéritos foram de suma importância para entendermos as particularidades que se exibem na contemporaneidade.

As infraestruturas de mobilidade exerceram papéis essenciais para o desenvolvimento urbano, econômico e social do futuro município de Duque de Caxias, pois tanto a Estrada de Ferro Leopoldina ou Rio de Janeiro *Northern Railway*, inaugurada em 1886, a Estrada de Ferro Rio D'Ouro (1876) – em menor proporção, e a Rodovia Rio-Petrópolis, estabelecida em 1928 pelo Presidente da República Washington Luís, intervieram diretamente nesse território. As obras de implantação desses modais auxiliaram na tentativa de mitigação das condicionantes insalubres da localidade, principalmente por conta da ausência de saneamento básico, assoreamento dos leitos de rios e deterioração das áreas de topografia mais baixa alagadas, contribuindo para criação de focos recorrentes de epidemias associadas ao ambiente de morticínio. Perspetiva que terá uma mudança por intermédio de figuras políticas como Nilo Peçanha e Getúlio Vargas em suas políticas de saneamento.

Após Caxias adquirir o status de oitavo distrito de Nova Iguaçu (1933) e, alguns anos depois, a incumbência de município, em 1943 foi conferido ao ente federativo a peculiaridade fabril. Na década de 1940, a Fábrica Nacional de Motores (FNM) será um dos baluartes, concomitantemente com a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) e a Companhia Hidrelétrica do São Francisco (Chesf) no processo de industrialização brasileira. Além disso, empreendimentos como a Refinaria de Duque de Caxias (Reduc) e a Fábrica de Borracha (Fabor), nos anos de 1960, ratificaram a vocação industrial, reverberando na construção de uma história singular, mediante os empreendimentos.

Em contraste aos municípios limítrofes que detinham uma expertise para as atividades que envolviam a agricultura, principalmente a citricultura, algo é muito visível até mesmo na construção de símbolos municipais, vide os exemplos das cidades de Nova Iguaçu, Queimados, Belford Roxo e Mesquita, que possuem o fruto da laranja como elemento de suas respectivas bandeiras e brasões, discordante com a realidade de Duque de Caxias, que apresenta as chaminés de fracionamento de petróleo da Refinaria de Duque de Caxias (Reduc) na sua bandeira e no seu brasão. Independentemente da constituição dos atuais entes federativos serem oriundos da antiga vila, e posteriormente município, mediante a reforma administrativa do estado do Rio de Janeiro em 1889, os locais se desenvolveram de maneira dissemelhante.

Duque de Caxias também está localizada em uma região denominada Baixada Fluminense, ambiente que compreende 13 municípios do estado do Rio de Janeiro que apresentam características históricas, políticas, socioeconômicas e ambientais muito semelhantes, ou até mesmo, complementares. Todavia, o atributo que foi largamente difundido e propagado na constituição dessa esfera foi o imaginário da violência. A conjuntura pauperizada, carente e frágil de instituições do Estado contribuiu para o enaltecimento do clientelismo/populismo através de figuras de caráter dúbio. Esses atores corroboraram o estereótipo “pinga-sangue” durante os anos 1970, 1980 e 1990.



Figura 1: Brasões dos municípios de Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Mesquita, Queimados, Belford Roxo. Disponível em: <https://www.mbi.com.br/mbi/biblioteca/simbolopedia/municipios-estado-rio-de-janeiro-br/>. Acesso em: 15 de dezembro de 2021.

A partir do final dos anos 1990 e início dos anos 2000, um novo contexto é concebido nessa região, com grande visibilidade para o município de Duque de Caxias. Nos antecedentes, tínhamos uma cidade calcada em um projeto de desenvolvimento ancorado na indústria de transformação, principalmente no setor petrolífero, uma imagem pejorativa de pobreza, violência e enfermidades, um ambiente que apresentava uma mobilidade pendular do trabalho exacerbada com a capital fluminense, que delegava inclusive a popularidade de “cidade-dormitório”. Todavia, muitos desses atributos sofreram modificações.

Investimentos do Estado e da iniciativa privada, obras de fomento à infraestrutura, abertura de empreendimentos dos mais variados segmentos e ressignificação do papel dos municípios na gestão do território por intermédio da Constituição Federal de 1988 ratificaram uma importante alteração na dinâmica do ente federativo. Novos atores econômicos foram incorporados neste território, uma vez que houve uma grande diversificação das atividades produtivas, principalmente nas áreas de comércio, serviços e da administração pública, uma reorientação econômica territorial mediante o plano diretor municipal e também um acertado relacionamento político entre as esferas municipal, estadual e federal. Atualmente, o município de Duque de Caxias é costumeiramente associado ao seu elevado quantitativo populacional, ocupando o terceiro lugar no *ranking* estadual, seu considerável Produto Interno Bruto (PIB), arrecadação em Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) e um fraco desempenho em seus indicadores sociais. Essa disparidade entre os aspectos econômicos e a triste realidade social dos habitantes já foi abordada por outros autores (TENREIRO, 2015) e não apresenta indícios de uma possível melhoria.

Na contemporaneidade, o processo de urbanização chegou ao seu demasiado estágio, proporcionando a sociedade uma peculiaridade cidadina. Algo completamente impensável antes das revoluções industriais, ou seja, uma sociedade completamente urbana. A constituição da cidade como conhecemos hoje é uma grande amálgama de inúmeras transições, ocorridas temporalmente, perpassando a cidade política, mercantil e industrial. Contudo, “a industrialização caracteriza a sociedade moderna” e “fornece o ponto de partida da reflexão sobre nossa época”, simultaneamente com o sistema “implosão-explosão”<sup>1</sup> (LEFEVBRE, 2008

<sup>1</sup> O autor explicita no seu livro “O Direito à Cidade” a significância do termo cunhado, dando exemplos da Europa neste período: “O fenômeno urbano se estende sobre uma grande parte do território, nos grandes países industriais.

[1968]). A constituição da cidade está inserida sob à égide da produção do espaço, que é produzida socialmente, extrapola a dimensão econômica da mercadoria, incorpora a reprodução das relações sociais e biológicas da produção capitalista e contém multiplicidades de interações de relações de poder, tanto o que é visível, quanto o que é opaco.

No decorrer da história, as relações entre as mais diversas regiões do mundo apresentaram um relevante aumento, muito em consequência do desenvolvimento dos sistemas de comunicação e de transporte. Esse fenômeno de globalização constitui o que seria “o ápice do processo de internacionalização do mundo capitalista” (SANTOS, 2000, p.12); além disso, alguns fatores corroboram a globalização contemporânea, a unicidade técnica, a convergência de momentos, a cognoscibilidade do planeta e o motor único na história, a mais-valia globalizada.

Novas especialidades e pressupostos são idealizados, o sistema que vigora se reconstrói e reinventa, e uma palavra é constantemente utilizada para sintetizar esse momento, “reestruturação”. Ela remete a algo que deve apresentar uma mudança significativa ou alternância de comportamento à ordem vigente. Pois, uma característica que se reúne anteriormente não conseguiu manter os desígnios contemporâneos, dessa maneira, essa nova conjuntura, consubstancia um novo momento, para a existência de tendências consonantes. Os setores da economia se adequam ao novo cenário existente, atentam-se à implementação de um recente padrão de localização das indústrias, fomentador de uma contemporânea espacialidade industrial, aos quais se vinculam com as prerrogativas do sistema urbano.

Este contexto é marcado pela completa descaracterização dos esquemas tradicionais; espaços emergentes aparecem para incumbir o capital sobressalente e, sobretudo, com intuito de expansão, tornando-se o lócus do desenvolvimento econômico. Pensar as articulações entre os níveis da realidade urbana se coloca como um desafio na análise da produção do espaço, seja no plano teórico-conceitual, seja na compreensão de sua realidade concreta e complexa. “O espaço geográfico, agora mais do que antes, é um elemento estratégico para as empresas e para o processo de reprodução ampliada do capital.” (OLIVEIRA, 2008, p. 22).

Portanto, interpretar o *know-how* de disposições que influenciam a realidade do município de Duque de Caxias é primordial: um ente federativo que possui 467,31 km<sup>2</sup> de unidade territorial, terceira maior população do estado, segundo maior Produto Interno Bruto (PIB), grande diversificação de suas atividades econômicas que estão inseridas efetivamente no capitalismo contemporâneo mundial. Inclusive, realizando acordos com nações estrangeiras, em especial a China. Fenômenos como a industrialização, a urbanização, a reestruturação produtiva e a globalização consolidam as modificações no território caxiense, em todos os seus distritos - Duque de Caxias (1º), Campos Elíseos (2º), Imbariê (3º) e Xerém (4º) - e esferas de incumbência. Há um novo panorama se constituindo, transcendendo os empreendimentos que foram o lócus da economia caxiense; obviamente, alguns deles ainda fomentam essa pujança produtiva. O objeto de estudo é um ambiente de extremos, uma antítese entre a economia arrojada e um pífio índice de desenvolvimento humano. Se debruçar sobre essas circunstâncias nos ajuda a compreender esse espaço plural que possui grande importância no cenário local, regional e nacional.

Alguns propósitos específicos são fundamentais para a compreensão da conjuntura socioeconômica do município de Duque de Caxias, considerando toda a dinâmica dos quatro

---

Atravessa alegremente as fronteiras nacionais; a Megalópole da Europa do Norte e vai do Ruhr ao mar e mesmo às cidades inglesas, e da região parisiense aos países escandinavos. Este território está encerrado num tecido urbano cada vez mais cerrado, não sem diferenciações locais e sem ampliação da divisão (técnica e social) do trabalho para as regiões, aglomerações e cidades. Ao mesmo tempo, nesse tecido e mesmo noutros lugares, as concentrações urbanas tornam-se gigantescas; as populações se amontoam atingindo densidades inquietantes (por unidade de superfície ou de habitação). Ao mesmo tempo ainda, muitos núcleos urbanos antigos se deterioram ou explodem.” (LEFEVBRE, 2008, p.18)

distritos existentes, Duque de Caxias (1°), Campos Elíseos (2°), Imbariê (3°) e Xerém (4°), que possuem características singulares. Podemos sequenciar alguns tópicos que são substanciados por:

- Compreender os fundamentos e justificativas para a instalação da Fábrica Nacional de Motores (FNM), da Refinaria de Duque de Caxias (Reduc) e de empresas do setor petroquímico em Duque de Caxias em um período de pujança industrialização brasileira.
- Identificar as mudanças e acontecimentos econômicos, políticos, sociais e ambientais que ocorreram em Duque de Caxias ao longo de sua história.
- Analisar a alteração de conjuntura dos anos 1990 e começo dos anos 2000 e entender como essa área tornou-se um lócus de investimentos, capitais e visibilidade para grandes empresas e incorporadoras imobiliárias.
- Analisar alterações no perfil das atividades econômicas, principalmente nos setores de comércio, serviços e indústria. Apontar os setores preponderantes e constatar os que empregam o maior quantitativo de mão-de-obra no município.
- Mediante ao panorama evidenciado, com uma reorientação econômica produtiva, especificar as razões do município de Duque de Caxias/RJ ter limitado sua feição industrial (cidade do motor/cidade do refino).
- Indicar os principais empreendimentos e projetos que corroboram para o recrudescimento do papel da Rodovia Washington Luís (BR-040), Rodovia Santos Dumont (BR-116/RJ) / Arco Metropolitano (BR-493/RJ-109), Avenida Governador Leonel de Moura Brizola (RJ-101) para Duque de Caxias.
- Investigar se todo esse aporte financeiro contribui para uma perspectiva de melhoria das condições socioespaciais dos habitantes do município caxiense.
- O que significa, sob à égide da economia fluminense, o fechamento de uma importante fábrica como a Marcopolo Rio, empresa que sucedeu a antiga Fábrica Nacional de Motores (FNM) e a Comércio e Indústria de Ferro e Alumínio (Ciferal) em 2020?
- No advento de tempos de acumulação flexível, fluidez e meio técnico-científico-informacional, discernir o papel dos agentes políticos para os fluxos econômicos no atual contexto de globalização.

O arcabouço teórico-metodológico dessa dissertação de mestrado é estruturado em três vertentes distintas. Para realizar uma análise assertiva sobre o ambiente que estudo, utilizei autores que abarcam a Duque de Caxias/RJ, Baixada Fluminense e a cidade do Rio de Janeiro. Desta maneira, são mencionados: Lamego (1948), Lustosa (1958), Soares (1962), Abreu (1987), Souza (2002), Alves (2003), Lacerda (2003), Simões (2006), Enne (2013), Rodrigues (2013), Enders (2015), Tenreiro (2015), Rodrigues (2017), Braz (2019). No que se restringe a assuntos acerca da indústria, produção do espaço e atividades produtivas do estado do Rio de Janeiro emprego: Davidovich (2001), Oliveira (2003), Costa (2009), Lencioni (2017), Oliveira (2018). Além disso, é de suma relevância buscar autores que trabalham com a temática de mudanças no cenário econômico-produtivo mundial para que possamos equiparar com os fenômenos em escala local e regional estudados. São eles: Lefebvre (1968), Harvey (1992;2008), Soja (1993), Santos (1996;2000), Castells (1999), Wallerstein (2003).

No primeiro capítulo, denominado **“Duque de Caxias: Origem, Produção e Contradições”**, tentamos dialogar com a idealização e constituição do território caxiense,

perpassando os diferentes períodos de administração do Estado do Rio de Janeiro e do Brasil. Além disso, a cidade do Rio de Janeiro exercerá influência significativa no desenvolvimento de toda a sua periferia, principalmente a partir do início do século XX, quando é executado a Reforma Urbana de Pereira Passos com referências diretas da Reforma Urbana de Paris confeccionada por *Georges-Eugène Haussmann*, inaugurando assim o ciclo da Modernidade. As consequências dessas modificações na infraestrutura urbana do Rio de Janeiro dinamizaram a ocupação da região entendida futuramente como Baixada Fluminense, consolidando uma “onda loteadora” a partir da tríade *saneamento-ferrovias-autoconstrução*. Nesse capítulo será explicitada a importância que o município de Duque de Caxias possui no cenário metropolitano, porém, concomitante com suas características mais contraditórias, clarificando sobre as suas mazelas sociais em um meio a Produto Interno Bruto (PIB) bilionário.

No segundo capítulo, intitulado “**Cidade do Motor e do Refino: Progresso e Desenvolvimento Pós-Emancipação**”, abordaremos o início do processo de industrialização que aconteceu no município, primeiramente com a Fábrica Nacional de Motores (FNM) nos anos 1940, e depois com a Refinaria de Duque de Caxias (Reduc) e a Fábrica de Borracha (Fabor) nos anos 1960. Ademais, ilustramos como a cidade construiu sua imagem de forma antagônica aos demais municípios da Baixada Fluminense, que possuíam uma economia baseada na agricultura. Atualmente, o município possui uma das refinarias mais modernas e produtivas do sistema Petrobras, contudo, vive um momento de retração de importância econômica e no número de empregos no setor industrial, com o fechamento de indústrias importantes para o município, como a Marcopolo, localizada no bairro de Xerém, empresa que aproveitou as antigas instalações da FNM/Alfa Romeo/Ciferal. O processo de reestruturação produtiva simultâneo ao contexto de contágio viral e crise do capitalismo acentuarão ainda mais o mundo do trabalho e das indústrias.

Por fim, no terceiro capítulo, com o título “**O Metamorfismo Econômico Caxiense: A instauração do Polo Petroquímico de Campos Elíseos (PPCE) e os Novos Empreendimentos**”, discutiremos sobre a importância do Polo Petroquímico de Campos Elíseos (PPCE) e do Polo Gás-Químico (Riopol), que, desde o início dos anos 2000, desempenham considerável destaque na economia fluminense. Além disso, falaremos acerca das crises e alterações do panorama socioeconômico de Duque de Caxias, em especial o contingente de trabalhadores nas áreas da indústria de transformação, comércio e serviços, comparando-as. Quando mencionamos a respeito da pujança econômica do município, é fundamental relacionar tal atributo a Rodovia Washington Luís (BR-040), a infraestrutura de mobilidade que corta todos os distritos e concentra as principais atividades comerciais, políticas e os fluxos de mercadorias, recebendo muitos investimentos nos últimos anos. No fim, acompanharemos se o município vive um novo momento em sua história, com o protagonismo das atividades comerciais em detrimento da atividade pioneira do território caxiense, a indústria.

## **CAPÍTULO I: DUQUE DE CAXIAS: ORIGEM, PRODUÇÃO E CONTRADIÇÕES**

Neste capítulo trataremos acerca do contexto histórico no qual o município de Duque de Caxias se constituiu, desde sua origem, datando o mais antigo contato e nisso utilizando as referências teóricas e bibliográficas que balizam a história da ocupação do território brasileiro e, sobretudo, os antecedentes da cidade do Rio de Janeiro. O panorama que se delimita é fundamental, acima de tudo, por conta dos ciclos econômicos que o Brasil viveu. Isso terá consequências diretas na ocupação e no desenvolvimento das áreas limítrofes da cidade maravilhosa. Além disso, os desdobramentos da modernidade que se anunciam na Paris do século XIX, com a Reforma de Georges-Eugène Haussmann, agregarão influências na cidade do Rio de Janeiro, por meio do engenheiro Francisco Pereira Passos e consequentemente nos

municípios da Baixada Fluminense, em razão das políticas de embelezamento e higienização da cidade carioca e da expulsão da população mais pobre sem acesso à habitação.

Da mesma forma, explicitar sobre a atual conjuntura metropolitana e qual a sua relevância para o estado é essencial na compreensão de todos os elementos que serão trabalhados ao longo desse trabalho. Não podemos, de forma alguma, ocultar que, apesar de toda a pujança econômica, Duque de Caxias é um dos municípios fluminense mais desiguais. Um verdadeiro paradoxo: uma cidade que está entre os 20 municípios mais ricos do Brasil, desbancando capitais estaduais (IBGE, 2018), tais como São Luís (MA), Belém (PA), Vitória (ES), Natal (RN), Florianópolis (SC). Contudo, no *Ranking* do Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) no estado do Rio de Janeiro, considerando todos os 92 municípios, Duque de Caxias amarga a 49º posição (0,711), ficando atrás de municípios como Seropédica, 41º (0,713), São João de Meriti, 34º (0,719) e Mesquita, 16º (0,737). Instruir-se sobre a realidade do município nos auxilia a preencher algumas lacunas extremamente necessárias.

### 1.1 Da ocupação à emancipação

Para que possamos entender como surgiu o município de Duque de Caxias/RJ, é imprescindível que façamos um breve resgate histórico do início da colonização da cidade do Rio de Janeiro e também das terras limítrofes do chamado Recôncavo da Guanabara, principalmente as regiões de Iguaçu e Estrela, que serão as precursoras dos municípios da Baixada Fluminense. Toda esta região ficou sob a tutela administrativa do Rio de Janeiro até 1833, e somente após este ano foi para a então criada Vila de Iguaçu. Esse território, anteriormente, já havia sido ocupado por povos pré-históricos coletores há 15 mil anos, com a evidência dos sambaquis tupis-guaranis, parcialmente destruídos pela ação antrópica (RODRIGUES, 2017). A começar da data de 22 de abril de 1500, dia da conquista da “ilha de Vera Cruz” por Pedro Álvares Cabral, após 44 dias de traslado a partir do arquipélago de Cabo Verde, os portugueses tiveram uma ocupação limitada da costa meridional da América. Possivelmente, o primeiro contato dos portugueses com a região da Baía de Guanabara deve ter ocorrido em fevereiro de 1502 (ENDERS, 2016), após uma expedição a mando do rei português D. Manuel, comandada por Gonçalo Coelho juntamente a Américo Vespúcio, com o trajeto da costa do Rio Grande do Norte até São Paulo, na ilha de Cananeia.

Essa região apresentava uma população numerosas de nativos, com destaque para as tribos de língua tupi-guarani, tapuias, tupiniquins e tupinambás. Em um primeiro momento, a baía foi um ambiente marcante de retirada daquele que seria o primeiro produto de exportação dessas terras e inclusive, devido à grande importância, responsável por nomear esse território no futuro, o Pau-Brasil<sup>2</sup>. A madeira de tinturaria possuía grande valor comercial em solo europeu, desta forma o rei português declarou a planta monopólio da Coroa e também arrendou as novas terras a um importante comerciante de Lisboa, D. Fernão de Loronha (SIMONSEN, 2005). Em função disso, nações europeias tinham interesses particulares na “Terra de Santa Cruz”. Portugueses, espanhóis, franceses e até holandeses e ingleses despertaram fascínio pelo recurso e também por formas de utilização econômica que fossem rentáveis e lucrativas para recompensar todo o dispêndio pela colonização. O início das atividades econômicas em terras brasileiras foi resultado das pressões políticas entre as nações europeias, pois não há a prerrogativa de direito se porventura o ambiente não tivesse dominado (FURTADO, 2007).

Por conta das investidas das nações adversárias na costa brasileira, a Coroa portuguesa

---

<sup>2</sup>A árvore Pau-Brasil cujo nome científico é *Caesalpinia echinata*, é uma espécie nativa das florestas tropicais brasileiras, presente no bioma da Mata Atlântica, se estendendo desde o litoral do Rio Grande do Norte até o Rio de Janeiro. Também é conhecido por outros nomes populares como, por exemplo: ibirapitanga, paubrasília, orabutã, brasileto, ibirapiranga, ibirapita, muirapiranga, pau-rosado, pau-de-pernambuco. Disponível em: <https://www.ibflorestas.org.br/conteudo/arvore-pau-brasil-historia-e-curiosidades>

decide alterar os planos que tinham outrora de apenas explorar, sem estabelecer assentamentos permanentes. Em 1532, houve a implantação do sistema de capitanias, que até então já era executado em outros domínios portugueses. Era mister ao conhecimento do Rei de Portugal: “Ou ocupar efetivamente a Terra de Santa Cruz, ou correr o risco de perdê-la.” (SIMONSEN, 2005). A administração por meio de Capitanias Hereditárias era considerada a “maior unidade administrativa da colônia” (PRADO JÚNIOR, 2011), podendo ser separada em comarcas, como freguesias, áreas ligadas ao poder eclesiástico e também pela administração civil, diferentemente do método de feitorias comerciais aplicadas pelos portugueses na África e na Ásia. Tal regime proposto pela Coroa portuguesa apresentava algumas responsabilidades e incumbências aos donatários na exploração das capitanias e também dos colonos.

Contudo, eventualmente, o grande compromisso dos escolhidos do rei, os donatários, era povoar, plantar, proteger e expandir a fé católica naquela vasta terra a milhares de quilômetros de Portugal. Para isso, os donatários detinham do pressuposto de partilhar vastas posses, as denominadas sesmarias, aos indivíduos de sua particular confiança para auxiliar na administração do território, sob sanção de expropriação e exclusão dos direitos adquiridos (ENDERS, 2016). Desta forma, a Coroa portuguesa otimizaria os custos na condução de seus desígnios na nova jurisprudence ultramar. Havia uma óbvia distinção das capitanias ao norte, em razão da maior proximidade da metrópole, e, além disso, a cidade de Salvador tornou-se sede dos poderes civis e eclesiásticos da colônia em 1549. A frágil vigilância das terras ao sul facilitou que nações estrangeiras, principalmente a França, conseguissem ocupar efemeramente a região da baía do Rio de Janeiro durante 1555 e 1560, batizado essa área de França Antártica, sobretudo com a ajuda dos índios tamoios.

Obviamente, a Coroa portuguesa não deixaria que uma nação adversária no domínio colonial continuasse a manter sua influência na jurisprudence lusitana. Almejando extinguir o domínio das forças francesas na região, o rei D. João III determina que Mem de Sá, agora governador-geral das capitanias do Brasil, contorne a situação na região pacificando as áreas de litígio, reprimindo a aliança entre tamoios e franceses e restabelecendo o contato com os colonos isolados. Durante um difícil embate entre os povos europeus, às margens da Baía de Guanabara, Mem de Sá sabia da necessidade de se povoar e fundar uma cidade nos moldes da cidade de Salvador se eles ambicionavam dismantelar as forças estrangeiras e consolidar a ocupação portuguesa (ENDERS, 2016). Em 1 de março de 1565, é fundada por Estácio de Sá, parente do governador-geral, a cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, uma homenagem ao padroeiro do rei de Portugal, D. Sebastião. Uma cidade que gozava de mais liberdade de gestão e legislação frente a uma vila. Finalmente em 1567, os franceses e os tamoios são expulsos das imediações da baía por Mem de Sá; contudo, seu primo, que funda a cidade, recebe o mesmo destino do santo que o mesmo homenageia – é morto por uma flecha. Os portugueses se consolidam no território e ao longo dos anos vão se expandindo.

Além da cidade que estava sendo erguida em meio ao litígio europeu em terras do novo mundo, áreas limítrofes também estavam sendo repartidas e direcionadas a pessoas de confiança da Coroa portuguesa. Sejam pela ocupação, como uma forma de proteger o território ou talvez uma “bonificação” por sesmarias aos fiéis aliados dos interesses portugueses. Quando pensamos na apropriação do ambiente que conhecemos como Baixada Fluminense, é imprescindível que façamos um resgate histórico acerca da figura do então Cristóvão Monteiro, que, em 1565, foi agraciado com as terras da sesmaria de Iguaçú e já de imediato elaborou um engenho de açúcar nesse mesmo ambiente (SOUZA, 2002). Além disso, outros indivíduos também foram contemplados com terras às margens da cidade do Rio de Janeiro, como Cristóvão de Barros e Brás Cubas. Contudo, após a morte do benfeitor Monteiro, sua esposa, a Marquesa Ferreira, concedeu ao mosteiro de São Bento uma porção das terras das sesmarias do Iguaçú, os quais posteriormente construíram a Fazenda de São Bento (BRAZ, 2019). A região perpassou sob a responsabilidade de figuras notórias da aristocracia portuguesa

na colônia e também na mão do poder eclesiástico que sempre andou concomitante com os desígnios lusitanos.

O mercado consumidor da cidade do Rio de Janeiro crescia a todo momento, logo era necessária a produção de gêneros agrícolas e também a extração de recursos destinados a abastecer aquela população. Desta maneira, teremos a produção de aguardente, melaço, farinha, feijão e retirada de madeira<sup>3</sup>. Entretanto, ainda assim a população nesse ambiente não apresentava um número considerável de residentes, mesmo com as atividades econômicas, e é nesse momento que a atividade religiosa reverbera na consolidação na região, lembrando que a conjuntura que estamos abordando é de expansão da fé católica no “novo mundo”, catequizar e ocupar. Alguns templos religiosos e posteriormente igrejas são construídos pelos jesuítas na região, como, por exemplo, em Jacutinga (Mesquita) e São Bento (Duque de Caxias). Todavia, a competência que o domínio eclesiástico corroborou nesse perímetro foi a partir do modelo de gestão do território, mediante o sistema de freguesias<sup>4</sup>, a partir do século XVII.

Os empreendimentos foram construídos às margens dos rios mais importantes que cortam a Baixada Fluminense. As construções, em um primeiro momento, eram rudimentares e simples, entretanto, com o passar do tempo, os monumentos passaram por melhorias e substituições. O período de fundação das freguesias ocorreu entre os séculos XVII e XVIII, na região que compreende a região de Iguazu e Estrela; são elas (SOUZA, 2002, p. 31): N. Senhora do Pilar do Aguassu (1612), N. S. da Piedade de Aguassu (1619), São João Batista do Trairaponga (1644) – posteriormente passou a ser São João Batista de Meriti –, N. S. da Piedade de Anhum-mirim (1677), Santo Antônio de Jacutinga (1657) e N. Senhora da Conceição de Marapicu (1737).

Os rios exerciam grande influência na vida econômica, política e religiosa, uma vez que praticamente todas as atividades inerentes ao grupo social que residia nesse local dependiam das vias fluviais, as quais tinham destino em grande parte a cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro. As freguesias dispunham de inúmeros portos<sup>5</sup> e eram essenciais para a colônia, fazendo inclusive a intermediação até o porto do Rio de Janeiro para, logo em seguida, seguir para o continente europeu. Lamego (1964) explicita como os rios do Recôncavo da Guanabara foram importantes para o processo de ocupação e desbravamento, inclusive denominando os cursos naturais de “admiráveis estradas naturais”, mesmo com toda a adversidade que o meio apresentava.<sup>6</sup> Segundo Matoso (1933) houve até mesmo um “*cyclo da canna*”, que era

---

<sup>3</sup> José Cláudio Souza Alves (1998, p.32) reafirma a vocação agrícola da região: “Nas terras da Baixada a produção de açúcar e de aguardente para exportação predominava como forma central de atividade econômica. A produção de farinha, milho, arroz e feijão e a extração de madeira tinham um caráter de subsistência, mas também se destinava ao abastecimento da cidade carioca. Contudo, o posicionamento geográfico dessa região enquanto zona intermediária entre o porto do Rio de Janeiro e o *hinterland* fluminense e mineiro definirá a Baixada, sobretudo como uma região de passagem.”

<sup>4</sup> Antonio Augusto Braz (2019, p.21) elucida qual era a importância de sistema de administração utilizado na colônia: “As freguesias centralizavam as obrigações religiosas dos habitantes das áreas que as compreendiam, como batizados, nascimentos, casamentos, óbitos, testamentos e recebiam as visitas pastorais que conferiam a presteza dessas ações que deviam estar registradas em seus livros de assento. A sede de uma freguesia era a Igreja Matriz, a partir da qual podiam se relacionar outras chamadas filiais e no entorno dessas a vida social e os relacionamentos pessoais através das quermesses, cultos e da ação das irmandades religiosas que apoiavam a ação cotidiana das igrejas e das capelas. Essa divisão eclesiástica foi apropriada pelo Estado português ao longo do período colonial e pelo Império brasileiro no século XIX servindo a administração civil até o advento da República.”

<sup>5</sup> Marlúcia Santos de Souza (2002, p.32) assevera a presença de portos da região que hoje compreende a Baixada Fluminense. A disposição dos portos ficava em 14 na Freguesia de Meriti, 9 na Jacutinga, 9 na do Pilar, 2 de Piedade de Iguazu e 2 na de Estrela.

<sup>6</sup> Alberto Ribeiro Lamego (1964, p. 193) enumera as vias fluviais do Recôncavo da Guanabara que foram fundamentais para o transporte, produção agrícola, conhecimento e penetração no território até então completamente desconhecido. Segundo ele: “Pelos Pelas águas do Meriti, do Sarapuí, do Iguazu, do Pilar, do Saracuruna, do Inhomirim, do Suruí, do Majé, do Guapimirim, do Macacu e do Guaxindiba é que foram subindo

responsável por proporcionar fortunas aos donos de terras nas freguesias, inclusive disputando com áreas limítrofes a prosperidade. Havia ainda uma sistematização da produção agrícola, inclusive com a produção de cada freguesia, o número de escravos trabalhando e quem era responsável pela terra.

Com o passar do protagonismo da produção agrícola na região, tanto com rotas internas e externas, o deslocamento e transporte de mercadorias pelos rios agora estava calcado na economia aurífera com os caminhos do Ouro. No momento em que o lócus da economia e política da colônia portuguesa são remanejados, esse é o momento em que o protagonismo da cidade do Rio de Janeiro inicia, concomitante aos reflexos que essa ação atingirá nas suas áreas imediatas. A descoberta de ouro em Minas Gerais era tudo o que a Coroa portuguesa mais almejava desde o encontro da “Ilha de Santa Cruz” por Cabral, haja vista que seus vizinhos espanhóis já tinham encontrado o objeto de tamanha cobiça em suas colônias na América Central e na Bacia do Prata.

As tratativas acerca da descoberta do ouro em terras americanas é muito bem abordada por Celso Furtado (2007, p. 26):

O ouro acumulado pelas velhas civilizações da meseta mexicana e do altiplano andino é a razão de ser da América, como objetivo dos europeus, em sua primeira etapa de existência histórica. A legenda de riquezas inapreciáveis por descobrir corre a Europa e suscita um enorme interesse pelas novas terras.

Era uma grande necessidade que Portugal encontrasse esse material em terras tupiniquins, pois isso seria vital para a viabilidade econômica da colonização e também da metrópole, a qual passava por uma estagnação econômica. As entradas executadas pelos bandeirantes conseguiram encontrar o artigo de alto valor numa região de grande abrangência entre a Serra da Mantiqueira, os atuais estados de Minas Gerais, parte de Cuiabá (MT) e Goiás. Entretanto, ao contrário do que ocorria nas colônias espanholas, que exploravam o material em grandes minas, aqui o método empregado era a exploração por aluvião, situado no fundo dos rios. É interessante que o surto da exploração mineira em território sul-americano ocasionou, pela primeira vez, a imigração de portugueses para a colônia de maneira voluntária, provocando até mesmo medidas mais restritivas por parte de Portugal para atenuar o fluxo migratório.

A descoberta do ouro foi, de certa forma, a redenção da metrópole e também possibilitou a criação de expectativas para aquela extensa colônia no novo mundo. Furtado (2007) novamente é assertivo em sua abordagem acerca dos desígnios da Coroa portuguesa e suas preocupações:

Para um observador de fins do século XVII, os destinos da colônia deveriam parecer incertos. Em Portugal compreendeu-se claramente que a única saída estava na descoberta de metais preciosos. Retrocedia-se, assim, à idéia primitiva de que as terras americanas só se justificavam economicamente se chegassem a produzir os ditos metais. (FURTADO, 2007, p. 117)

A mudança da capital da colônia portuguesa de Salvador (1549-1763) para o Rio de Janeiro (1763-1960) é necessária devido à proximidade da cidade com a região aurífera, para atenuar o contrabando de ouro, pela função militar e também o que vai reiterar na facilidade de ocupação das terras meridionais, na intersecção das nações ibéricas na bacia do Prata. A partir desse momento, a região alcançará um status e características que só serão restringidas mediante a mudança para a nova capital, Brasília. Obviamente, os aspectos culturais, econômicos e internacionais ainda estarão presentes na “velha capital”; apenas as nuances políticas e de

---

os desbravadores. Ao longo de suas margens é que se foram alinhando engenhos e fazendas e por êles é que descia para o Rio de Janeiro a produção agrícola do recôncavo.”

instituições do Estado apresentarão uma mudança.

Os caminhos do Ouro serão fundamentais para o desenvolvimento da cidade meridional mais importante da Coroa portuguesa. Era de suma relevância integrar a região de extração de ouro ao porto responsável pela exportação para o continente europeu. Havia ligações de grande demora, o que acarretaria muitos prejuízos a Portugal; nesse sentido, deveria ocorrer um estudo de viabilidade para abrandar os possíveis riscos no traslado do material. O primeiro caminho a ser concebido na colônia foi o “*Caminho dos Guaianazes e Goitacazes*”, único até o ano de 1699, com um tempo estimado em duração de 90 dias; o primeiro detinha um traçado que perpassa a Serra do Mar, Cunha, Piratininga até Paraty, local onde estava o litoral. Já o segundo era a extensão do primeiro e passava pela Serra da Mantiqueira, por Guaratinguetá (SOUZA, 2002). Uma viagem extremamente cansativa, que vilipendiava os viajantes, encarecia o transporte e apresentava muitos riscos quanto à integridade das pessoas e mercadorias.

O desejo pela diminuição do dispêndio de energia utilizado para a exploração mineira era urgente; o bandeirante paulista Garcia Rodrigues Paes<sup>7</sup> organizará as medidas necessárias para a abertura de um trajeto mais suscetível aos propósitos da Coroa na colônia, o “Caminho Novo”<sup>8</sup> ou Caminho do Pilar”, mediante ordens do Rei de Portugal, D. Pedro II e de seu representante no Rio de Janeiro, Artur de Sá. Teve o início de sua construção no ano de 1699 e só foi concluído em 1704. Nesse momento, os territórios do Recôncavo da Guanabara terão grande notoriedade, principalmente o porto do Pilar<sup>9</sup>, na freguesia de Nossa Senhora do Pilar, escoando a produção pela baía até a cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro. As freguesias administradas pelo poder eclesiástico formaram entrepostos, tornando-se áreas de descanso e de atração de pessoas. O caminho de Paes possibilitou a abertura de outros traçados, além disso, corroborou a ocupação do interior imediato da colônia portuguesa.

Outros caminhos também foram abertos para dinamizar a economia aurífera da colônia. Bernardo Proença conseguiu conceber um segundo caminho que perpassava as terras que hoje chamamos Baixada Fluminense, conhecido como “*Caminho de Inhomirim*”, começado em 1721 e terminado em 1724, a partir do Porto de Estrela (SIMÕES, 2006). Esse caminho proporcionou posteriormente a criação do município do Estrela, que foi instalado em 1846 e extinguido em 1891. Aliás, um outro trajeto explicitado nas literaturas acerca da economia do ouro do século XVIII é o caminho do “*Caminho Novo do Tinguá*” ou “*Caminho de Terra Firme*” a partir de 1728, construído pelo denominado Mestre Estevão Pinto. Ao todo eram três caminhos que ligavam a cidade do Rio de Janeiro, capital da capitania, transpassando pela região do Recôncavo da Guanabara, se utilizando das condições naturais que o ambiente proporcionava mediante uma extensa rede de rios e portos, até chegar à região mineira. Os rios garantiram a viabilidade do transporte em um momento no qual a via terrestre dificultava e atrasava a vida de tropeiros, escravos e bandeirantes. As freguesias na região de Iguaçú, Pilar e Estrela, apesar de serem áreas de passagem, puderam se beneficiar do apogeu do ciclo do ouro naquele instante.

---

<sup>7</sup> O bandeirante paulista foi fundamental na elaboração do novo traçado, diminuindo o traslado em mais cinco vezes, ou seja, de 90 dias para 15 dias, acarretando um ganho essencial para o Coroa portuguesa e para as regiões que tangenciam a cidade do Rio de Janeiro. Na finalização da construção “D. Pedro II, Rei de Portugal, concede a Garcia Paes o uso exclusivo do caminho por dois anos, a exportação das passagens dos rios Paraíba do Sul e Paraíba e mais tarde, grato pela imensa ampliação do fluxo de riquezas para Portugal, doará 5 sesmarias à sua filha (PERES, 1993 *apud* ALVES, 1998, p. 33).

<sup>8</sup> O caminho pelo qual Garcia Rodrigues Paes foi incumbido de implementar na colônia, obedece a seguinte organização, considerando a atual regionalização do espaço brasileiro: Borda do Campo (Barbacena/MG), Palmira (Santos Dumont/MG), Juiz de Fora/MG, Paraíba do Sul/RJ, Barra do Pirai/RJ, Serra do Tinguá (Nova Iguaçu), Porto do Pilar (Duque de Caxias/RJ) e Rio de Janeiro/RJ.

<sup>9</sup> José Cláudio Souza Alves (1998, p. 33) reitera como esse novo traçado influenciou na organização econômica e social das freguesias da região: “Essa rota favorecia as freguesias de N. Sra. do Pilar, onde entroncava-se com a via fluvial de N. Sra. da Piedade do Iguaçú e de Sto. Antônio de Jacutinga.”

A partir da segunda metade do século XVIII, a economia aurífera começa a sua derrocada, já se tornando escassa. O “Centro-Sul mergulha na sua primeira grande crise por falta de uma produção rica e exportável” (SIMONSEN, 2005, p. 373). Caio Prado Junior (2011) é categórico em anunciar o declínio de uma atividade que foi fundamental para o desenvolvimento da colônia, das capitanias e freguesias, inclusive da metrópole portuguesa. Evidencia-se que, com o passar daquele ciclo econômico, era de suma relevância encontrar outra atividade que promovesse a colônia e, em seguida, garantisse ao império viabilidade econômica para sua manutenção:

No alvorecer do século XIX, a indústria mineradora do Brasil, que se iniciara sob tão brilhantes auspícios e absorvera durante cem anos o melhor das atenções e atividades do país, já tocava em ruína final. Os prenúncios desta já se faziam aliás sentir para os observadores menos cegos pela cobiça, desde longa data. De meados do século XVIII em diante a mineração não fizera mais que declinar. (PRADO JUNIOR, 2011, p. 178)

Com o ciclo econômico pretérito, o ouro, um novo momento se anuncia na região, a economia cafeeira: a inserção do café como um produto viável para economia do até então Império, na região do Vale do Paraíba<sup>10</sup>. Embora o café já estivesse sido inserido no Brasil a partir do século XVIII, a vocação para a comercialização desse gênero agrícola só foi possível mediante o conjunto de condicionantes que se apresentaram em um Brasil recém-imperial e independente. Além disso, o transtorno que a colônia francesa do Haiti sofreu impulsionou uma alta no preço do produto no mercado internacional (FURTADO, 2006). A cultura do café, desde o seu início, se beneficiou das condições naturais que o Brasil oferecia. Terras abundantes e férteis, principalmente na região montanhosa próxima à capital, mão-de-obra escrava abundante, sobretudo por conta da debandada da economia mineira e também uma logística privilegiada, próximo à capital, Rio de Janeiro, dos maiores aglomerados populacionais e do litoral. A ação econômica apresenta uma relação de simbiose com os atores políticos. A instauração dessa dinâmica socioeconômica só foi possível por intermédio disso.

A cidade do Rio de Janeiro foi palco da formação de uma nova classe política e econômica que reverberou no próprio desenvolvimento do país. A centralização da *urbe* carioca é evidenciada desde a transferência da capital da colônia no século XVIII, em razão da maior proximidade com o epicentro da economia aurífera, onde hoje é o estado de Minas Gerais. Além disso, a partir de 1808, a cidade do Rio vai ser, inclusive, capital do Império Luso-brasileiro entre os anos de 1808 e 1821 acompanhado de grande parte da Corte Imperial portuguesa fugida do período revolucionário e napoleônico em território europeu (ENDERS, 2016). A cidade, durante muito tempo, será o principal mercado consumidor do império e posteriormente do país; a vinda do corte lusitana imprimiu nesse ambiente não só mudanças políticas, mas também culturais e sociais. Evidentemente, a cidade influiu grandes transformações nos territórios limítrofes.

Esse novo grupo empresarial foi relevante para fomentar os insumos necessários no fortalecimento da economia cafeeira. A expertise no setor comercial foi o pontapé inicial para realocar o Brasil novamente no rol de nações agrário-exportadoras e nas correntes em expansão

---

<sup>10</sup> Roberto Guião de Souza Lima (2007, p. 04) descreve com bastante propriedade a região que foi fundamental para as bases de plantação e exploração econômica da cafeicultura: “No Vale do Paraíba, onde inúmeros e importantes afluentes formam imensa bacia hidrográfica, com 57.000 km<sup>2</sup> de área — sendo 39,6 % em terras fluminenses, 36,7% em terras mineiras e 23,7% em terras paulistas — o café, encontrando condições favoráveis de solo, clima e topografia e abundância de terras disponíveis para plantação em larga escala, criou um extraordinário sistema social e financeiro.” Disponível em: [http://www.institutocidadeviva.org.br/inventarios/sistema/wp-content/uploads/2008/06/ciclo-do-cafe\\_pg-13-a-39.pdf](http://www.institutocidadeviva.org.br/inventarios/sistema/wp-content/uploads/2008/06/ciclo-do-cafe_pg-13-a-39.pdf)

do comércio mundial. Os pontos essenciais para o sucesso da nova empreitada estavam firmados na “aquisição de terras, recrutamento de mão-de-obra, organização e direção da produção, transporte interno, comercialização nos portos, contatos oficiais, interferência na política financeira e econômica.” (FURTADO, 2016, p. 172). E foi dessa maneira que o capital privado foi pioneiro na construção das estradas de ferro no território brasileiro, na figura de Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá (1813-1889). Indubitavelmente, o governo imperial criou decretos que possibilitasse incentivo à construção de estradas de ferro, iniciando mediante a Carta de Lei em 1828, logo depois, em 1835, com a Lei nº 101, que garantia a concessão das estradas construídas durante 40 anos; contudo, não acarretou interesse. Além disso, em 1952, o governo instituiu a Lei nº 641, com os benefícios de isenções e possibilidade de obtenção de lucro sobre o capital investido, independentemente se a empresa era nacional ou estrangeira. (DNIT, 2021).

O sistema ferroviário no Brasil foi construído, inicialmente, para atender às especificidades de uma economia exportadora de produtos primários, com a configuração de seus traçados do interior para os portos regionais (BARAT, 1978). O funcionamento do território nacional era gerido por meio das redes ferroviárias instaladas, sob o signo estratégico. Se estabeleceram como os mais relevantes “meios de circulação de bens, produtos e pessoas nos eixos do interior para o litoral na segunda metade do século XIX e primeiras décadas do século XX” (CASTILHO, 2012). Por essa dinâmica, o panorama ferroviário se desenvolveu no sentido oeste-leste, constituindo agrupamentos isolados no território, sem integração com outras estradas de ferro, já que o transporte de cabotagem conseguia efetuar essa atividade.

A primeira estrada de ferro do Brasil<sup>11</sup> foi construída no estado do Rio de Janeiro, em uma região que era conhecida como Estrela, município que foi extinto e deu lugar ao município que conhecemos hoje como Magé. O perímetro do empreendimento se restringia ao Porto de Estrela até a localidade de Raiz da Serra, área limítrofe ao município de Petrópolis. As informações da ferrovia idealizada por Mauá estavam baseadas em um comprimento de linha de 14,5 km, com os raios mínimos de curva com 290,32 m, rampa média de 0,18% e bitola de 1,676m, a mais larga até hoje empregada no Brasil (RODRIGUEZ, 2004, p. 18). Essa ferrovia foi o início de uma infraestrutura de mobilidade que iria mudar a história do Rio de Janeiro, da Baixada Fluminense e do Brasil, impactando nas mais variadas esferas da sociedade. Inclusive, consubstanciando no transporte do café do Vale do Paraíba até os portos das cidades mais importantes do Império. A partir desse arcabouço explicitado, os velhos caminhos do ouro que perpassavam os territórios pioneiros de Iguaçu e Estrela ganham novamente importância. A crise do ouro fomentou em uma derrocada do papel de entreposto comercial das áreas do recôncavo da Guanabara, todavia, a cafeicultura possibilitou novamente lembranças do período de apogeu.

Embora o café não tenha se adaptado às regiões de Iguaçu e Estrela, por conta da baixa topografia e dos solos alagados, a vocação de entreposto comercial e logístico foi uma das mais longevas características dessa região. Os portos presentes nessa região garantiam à Baixada Fluminense um papel secundário na conjuntura do café (SIMÕES, 2006). O grande ímpeto que as freguesias de Iguaçu e Estrela<sup>12</sup> representavam possibilitou que essas áreas fossem elevadas

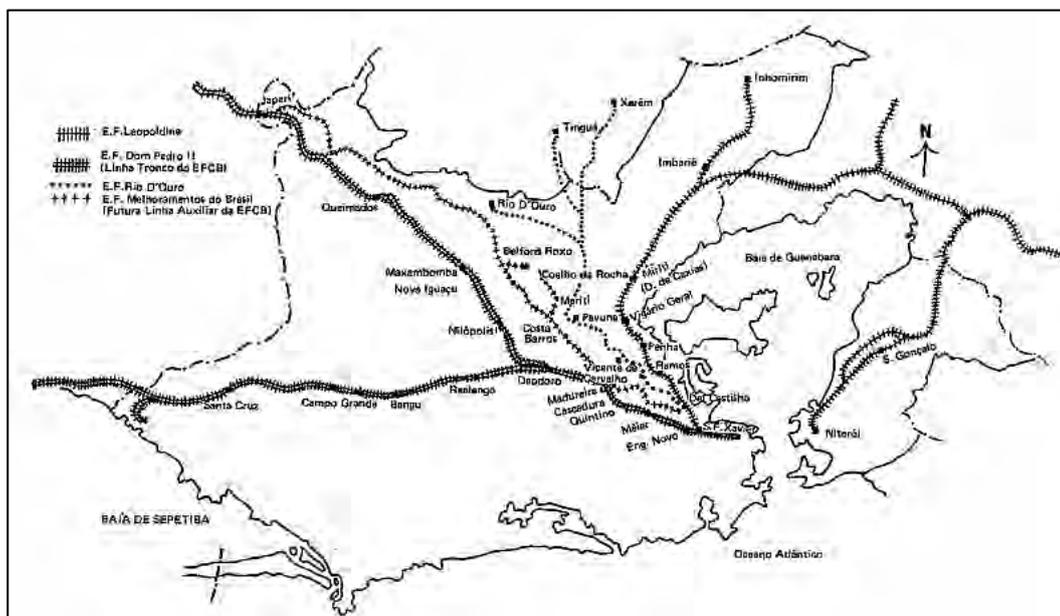
---

<sup>11</sup> Helio Suêvo Rodriguez (2004, p. 16) sinaliza muito bem como a Estrada de Ferro Barão de Mauá foi importante para a história do Brasil. Ele explica que “No Brasil, ninguém cogitava do transporte ferroviário: diligências, carretas de bois e tropas de mulas pareciam plenamente satisfatórias. Também no exterior, muitos repeliam a inovação. Mesmo assim, ao fundo da Baía de Guanabara, na encosta da Serra da Estrela, no município de Magé, em um lugar denominado Praia de Mauá, mapeada no século XIX, foi iniciada em 1852 a construção da primeira estrada de ferro do Brasil, em marco histórico para o desenvolvimento ferroviário nacional”.

<sup>12</sup> O município de Estrela foi instaurado em 1846 pela lei de nº 397 através da Assembleia Provincial do Rio de Janeiro, tinha em sua composição as freguesias de Nossa Senhora da Piedade de Inhomirim, Freguesia de Nossa Senhora da Guia de Pacobaíba, Freguesia de Nossa Senhora do Pilar e Petrópolis. Houve uma reorganização nesse panorama com emancipações e elevações nos anos posteriores. O local foi muito importante para o Brasil,

a categorias de vilas, a primeira em 1883 e a segunda a partir de 1846. Estradas foram construídas, até mesmo para facilitar o deslocamento na região, como, por exemplo, a Estrada do Comércio (1822) e a Estrada Normal de Estrela (1844), além da Estrada União e Indústria (1861), que ligava Petrópolis ao estado de Minas Gerais, o que, de certa maneira, fomentava no deslocamento entre os vilarejos da região. Em relação aos rios que anteriormente foram essenciais para o tráfico de mercadorias provenientes do extrativismo e da agricultura, nesse momento, sua viabilidade fora colocada em questão. O assoreamento dos rios, a dependência do desempenho das marés, o período das secas e também a inserção das estradas de ferro irão marcar a derrocada das vias fluviais. A região passou por um período de declínio após o fim desses estágios de bonança, concomitante ao assoreamento dos rios, à existência de pântanos e brejos devido à ausência de saneamento básico e proliferação de doenças infectocontagiosas.

Um traço significativo na história dos municípios da Baixada Fluminense é a inserção dos meios de transporte como polarizadores da ocupação, economia e melhoria infraestrutural das áreas limítrofes. As estradas de ferro inauguraram um momento no Brasil, principalmente depois do pioneirismo de Barão de Mauá. Em um primeiro momento, as ferrovias vão apresentar essa atribuição e logo depois, as rodovias serão responsáveis pela expansão da malha urbana e produtiva. A instalação da Estrada de Ferro Dom Pedro II (atual Central do Brasil), na cidade do Rio de Janeiro em 1858, possibilitou a ocupação e o loteamento dos subúrbios da cidade carioca e das cidades que futuramente integrariam sua Região Metropolitana. A partir dos anos 1880, dois novos traçados são inaugurados, o quereverberará na mobilidade carioca. Em 1883, foi aberta ao tráfico a Estrada de Ferro Rio D'Ouro. Em 1886, foi inaugurada próxima às imediações da Baía de Guanabara, a *Rio de Janeiro Northern Railway Company*, também conhecida como Estrada Ferro Leopoldina. Trajetos que perpassavam e perpassam a região que compreende hoje Duque de Caxias. Em 1893, um trecho da Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil foi implantado e, logo depois, em 1903, foi incorporado à Central do Brasil, sob o nome de Linha Auxiliar.



independentemente da administração política vigente. Seja por conta da sua condição natural, com uma hidrografia privilegiada que corroborou o transporte de diversas mercadorias, fora isso, como entreposto comercial e ponto estratégico para os ciclos da economia aurífera e cafeeira. O município foi extinto em 1892; atualmente, esse território compreende os municípios de Magé e Duque de Caxias.

Figura 2: Área Metropolitana (Área Conurbada) do Rio de Janeiro: Localização das Estradas de Ferro. Fonte: ABREU, Maurício. Evolução urbana do Rio de Janeiro: IPLAN.

O transporte ferroviário foi o grande indutor das mais significativas transformações da cidade do Rio de Janeiro, que afluíram em impactos não só na área central, mas também nos bairros suburbanos, os quais eram anteriormente enquadrados como freguesias exclusivamente rurais e na periferia fluminense, principalmente os municípios da Baixada Fluminense. A área central da cidade do Rio de Janeiro era o local de início das principais estradas de ferro existentes, perpassavam pelos bairros limítrofes, tais como Cascadura, Inhaúma, Engenho Novo, São Cristóvão, São Francisco Xavier, Madureira, Méier, Piedade, Sapopemba (atual Deodoro). Além desses, na periferia fluminense, temos a presença de Maxambomba (atual Nova Iguaçu), Rio D'Ouro (atual Xerém), Merity (atual Duque de Caxias)<sup>13</sup>. Ambiente que, em um passado não muito distante, eram entendido apenas como passagem, mas, a partir da inserção da infraestrutura ferroviária, serão englobados na nova dinâmica econômica e fundiária dos novos tempos.

Inequivocamente, as vias de circulação foram e ainda continuam representando os agentes, “a espinha dorsal de toda a ocupação e urbanização da Baixada da Guanabara” (SOARES, 1962, p. 162). O extraordinário crescimento da capital se espalhava para as áreas limítrofes. A condição natural, topográfica e logística fomentava nessa dinâmica territorial. Contudo, a destreza que um dia foi essencial para o deslocamento de mercadorias e pessoas, a rede fluvial, naquele momento vivia uma situação degradante. As planícies encharcadas se tornaram verdadeiros pântanos, as várzeas, valas e a ausência de conservação e cuidado com os rios e canais fomentaram essa situação. Enfermidades, insalubridade, padecimentos faziam-se presente nessa região imediata à capital federal. Nem mesmo as obras das estradas de ferro conseguiram atenuar um problema crônico e prolongado. Mesmo que, no subúrbio imediato a cidade do Rio de Janeiro, o transporte ferroviário estivesse favorecendo o crescimento demográfico, a Baixada da Guanabara necessitava das obras de saneamento para servir à metrópole com a mesma peculiaridade, principalmente as áreas que atravessavam a EF Leopoldina.

Assim, Segadas Soares (1962) reverbera a condição de abandono que localidade estava:

A Baixada da Guanabara passou a ser somente uma zona de passagem rápida, pois o impaludismo dizimava aqueles que ousavam permanecer na região. As populações fugiam dessa zona amaldiçoada e nada havia que pudesse retê-las ou atraí-las. Nas vilas as casas eram demolidas para venda dos materiais, enquanto outras, abandonadas, iam aos poucos sendo despojadas por gente da própria zona rural. O mato crescia nas ruas e nos cemitérios, as igrejas tornavam-se ruínas. Pôrto das Caixas, Estrêla, Iguaçu, aglomerações que viviam exclusivamente de sua função de intermediárias, entraram numa rápida e profunda decadência e foram sendo abandonadas por seus moradores. (SEGADAS SOARES, 1962, p. 167)

A configuração que se apresenta hoje nos municípios da Baixada Fluminense, em especial Nova Iguaçu e Duque de Caxias, irá se delinear por intervenção da crise que assolou

---

<sup>13</sup> Maurício de Almeida Abreu (1997, p. 53) discorre sobre a condição natural que se apresentava na região ao entorno da Estrada de Ferro do Norte e da Baía de Guanabara, além da sua relevância para o local: “Embora atravessando terras mais baixas, sujeitas a inundações periódicas, próximas que estavam da orla da baía de Guanabara, a Rio de Janeiro Northern Railway Company, também chamada Estrada do Norte (futura Leopoldina Railway), teve papel indutor muito mais importante que a Rio D'Ouro. Sua primeira linha, inaugurada a 23/04/1886, entre São Francisco Xavier e Murity (atual Duque de Caxias), interligou uma série de núcleos semi-urbanos preexistentes, (como Bonsucesso, Ramos, Olaria, Penha, Brás de Pina, Cordovil, Lucas e Vigário Geral) que, devido à grande acessibilidade ao centro proporcionada agora pela ferrovia, passaram então a se desenvolver em ritmo bastante acelerado.

as vilas-entrepósitos de Iguaçú e Estrela. O povoado de Maxambomba desempenhara importância central nessa narrativa, local que apresentava uma produção agrícola pujante e que, a partir da instalação da Estrada de Ferro D. Pedro II, desempenhou papel de grande potencial na administração iguaçuana (SEGADAS, 1962). Inclusive, a sede da freguesia foi mudada de Santo Antônio de Jacutinga para Maxambomba, no ano de 1862. Logo depois, Maxambomba recebe a incumbência de vila e sede do município de Iguaçú, através do Decreto Provincial nº 263, 19/06/1891 (LUSTOSA, 1958). Nesse mesmo ano, a “reordenação jurídica republicana” transformou a condição das vilas em municípios, e as freguesias se tornaram distritos (BRAZ, 2019, p. 32).

Iguaçú era um dos maiores municípios do estado do Rio de Janeiro, tinha cerca de 1.449 km<sup>2</sup> de superfície. O território possuía uma vasta planície envolta por elevadas montanhas tanto ao norte e também a noroeste, fazia limite com os municípios de Petrópolis (norte), Vassouras e Itaguaí (oeste), Distrito Federal (sul) e o município de Magé e com a baía de Guanabara (leste). Exportava em grande número de gêneros agrícolas e da agropecuária, tais como laranja, frutas-do-conde, melancias, farinha, aguardente, aves, ovos e mandioca. As principais estradas de ferro passavam pelo município, nenhum outro no estado era tão trafegado pelo transporte ferroviário. Em 1922, a população do município era estimada em 33.395 habitantes e dividido administrativamente em sete distritos, tais como, (1º) Nova Iguaçú, (2º) Marapicú, (3º) Iguaçú, (4º) Merity, (5º) Palmeiras, (6º) Pilar, (7º) Nilópolis<sup>14</sup>. A vila de Maxambomba, sede da Freguesia e do município de Iguaçú, foi elevada à incumbência de cidade, Nova Iguaçú, mediante a lei estadual de nº 1.331, 09/11/1916; na ocasião a cidade de Maxambomba e o distrito de Jacutinga, tiveram sua grafia modificada, utilizando a nomenclatura topônimo (LUSTOSA, 1958).

Assim como a cidade do Rio de Janeiro, que havia ocupado uma área duramente conquistada à natureza, mediante um processo de dessecamento de áreas alagadiças (ABREU, 1997), o distrito de Merity (atual Duque de Caxias) também passou por esse problema. Em consequência aos terrenos de baixa topografia, que impossibilitaram inclusive a inclusão dessa área na economia citricultura de Nova Iguaçú, aos rios assoreados e as enfermidades, com destaque para a malária, a área de Merity. Obviamente, o problema era complexo e não foi resolvido de “um dia para o outro”, o governo de Nilo Peçanha<sup>15</sup> foi peça fundamental na tentativa de mudar essa realidade que já assolava essa população (SIMÕES, 2006). No ano de 1910, foi criada a Comissão Federal de Saneamento e Desobstrução dos Rios que Deságuam na Baía de Guanabara (1910-1916), que teve como objetivo a retificação, alargamento, dragagem, aprofundamento, canalização e por fim manter os terrenos úmidos marginais secos, ainda não ocupados. Depois vieram outras políticas mitigadoras na região, como a Comissão de Saneamento da Baixada Fluminense (1933), Departamento Nacional de Obras de Saneamento – DNOS (1934).

---

<sup>14</sup> Informações extraídas do livro “Centenários da independência do Brasil [Livro]: álbum do estado do Rio de Janeiro – 1922”, confeccionado por Clodomiro Rodrigues de Vasconcellos. Material riquíssimo com muitas ilustrações, fotos e pinturas sobre a realidade do estado do Rio de Janeiro em 1922. Explicitando acerca de conhecimentos gerais, estatísticos e físicos. Nesse momento, o estado estava regionalizado administrativamente em 48 municípios. Niterói era capital do estado e sede do município do mesmo nome.

<sup>15</sup> José Lustosa (1958, p. 58) expõe de maneira muito oportuna a forma como o político fluminense Nilo Peçanha se inteirou sobre o problema no distrito de Merity. Foi a partir de um encontro com um agricultor, Senhor Antônio Telles de Bittencourt, que o presidente viu pessoas, em especial mulheres e crianças, assaltando a máquina do trem. Perguntou então ao senhor Antônio Telles de Bittencourt, o que significava aquilo, tendo então Telles Bittencourt lhe respondido que aquilo era a disputa do povo para conseguir um pouco d'água, coisa que a vila não possuía. Nilo Peçanha, penalizado diante da situação calamitosa da população lhe disse: "Pode avisar a essa gente, ao povo da terra, que dentro de 30 dias eu colocarei água aqui". Na verdade, cumpriu sua promessa, pois chegando ao Rio, providenciou junto ao Departamento de Águas, que, atendendo ao seu pedido, estendeu, um ramal de derivação de linhas, que partiu da Metrópole e se dirigiu até Merity, onde se instalou uma bica d'água pública."

A circunstância do distrito de Merity era deplorável; as doenças, febres, o aspecto pantanoso dos terrenos e até mesmo a violência corroborava essa situação de abandono. O local era demasiado estigmatizado, seus moradores batizaram o distrito de “Merity do Pavor”. A intempéries naturais e antrópicas influenciaram até mesmo no quantitativo populacional; se a população da área abordada no ano de 1872 estava em 10.542 habitantes (SOUZA, 2002), já no ano de 1910, Merity possuía 800 habitantes (LUSTOSA, 1958). Só os mais corajosos conseguiam resistir as moléstias que Merity proporcionava aos seus residentes. Uma difícil realidade existente no município de Nova Iguaçu, sua área central imersa aos desígnios da atividade citricultora de exportação, inclusive, denominada de “cidade do perfume” e “Califórnia brasileira”, expressões que serviram para fomentar a atividade fundiária no município, com os loteamentos. Em contrapartida, Merity alcunhava nomenclaturas depreciativas, a qual era comumente difundida pelo Estado do Rio de Janeiro e pelos meios de comunicação da época, como o *Jornal Tópico*<sup>16</sup>.

O nome “Caxias” é uma homenagem feita ao Patrono do Exército Brasileiro, Luís Alves de Lima e Silva. Nascido em 25 de agosto de 1803, na fazenda São Paulo, nas áreas limítrofes entre as antigas vilas de Estrela e Iguaçu, hoje é o município de Duque de Caxias. O “pacificador” batiza a cidade que antes recebia uma designação diferente, um novo nome que tenta de toda maneira mudar os estereótipos que a antiga Merity possuía. E nada melhor, que trocar por um nome que traz de imediato consigo histórias de “epopeias” do Exército Brasileiro, sob a liderança de Duque de Caxias, na Guerra do Paraguai, revoltas nas províncias do Império e na manutenção da ordem em solo imperial. Luís Alves de Lima e Silva foi o único cidadão em solo brasileiro que recebeu o título de “Duque”, honra obtida em 23 de março de 1869.

Todavia, talvez, o “renovado lugarejo” tenha sido concebido através da inquietação e da vontade da figura de José Luís Machado, mais conhecido como “Machadinho”, morador e líder popular na região. Um gesto que reverberou na posteridade: o Senhor “Machadinho”, com quatro homens armados, trocaram a placa da estação ferroviária de Merity para Caxias, no dia 6 de outubro de 1930. A simples mudança de um símbolo, em tempos, degenerado, abre espaço para um futuro provido de nova narrativa.<sup>17</sup>

---

<sup>16</sup> No trabalho de Stélio Lacerda (2003), intitulado “A emancipação política do município de Duque de Caxias” o autor expõe a reportagem do *Jornal Tópico*, edição 25/08/1958, de autoria do jornalista Waldair José da Costa: Meriti gozava de má-fama, não só pela febre palustre, como pelas arruaças constantes provocadas pelos maus-elementos que vinham fugidos do Rio e aqui eram 'condignamente' tratados pelas autoridades meritienses. Existia um carro de aves na Estação servindo de 'cadeia', com uma tina de água salgada fora: depois da clássica surra, eram os marginais banhados na tina - e 'viveiro' com eles. Pouco a pouco, entretanto, Meriti ia melhorando. Depois da água que Nilo Peçanha deu, e de algum saneamento, o povo já queria novas condições de vida - aqui já não era mais a 'Meriti do Pavor', como era conhecida. O sentimento de renovação chegou até à própria mudança do nome, já estigmatizado (*JORNAL TÓPICO*, 1958 apud LACERDA, 2003, p. 10)

<sup>17</sup> A mudança de nomenclatura de um distrito ou município era a símbolo de renovação. Simões (2006, p. 104) explicita um pouco dessa postura: É interessante notar que na Baixada Fluminense, a cada mudança de status político administrativo ou econômico há também a mudança de nome, como se isto apagasse um passado repleto de negatividades que precisam ser esquecidas; talvez isto explique a falta de respeito para com os resquícios dos tempos históricos anteriores predominante durante quase todo o século XX e a necessidade atual de alguns grupos de resgatarem esse passado, à medida em que o que se seguiu parece ter sido pior do que o tal passado sombrio. Estes momentos marcam quase que uma refundação destas cidades que, ao trocarem de nome, tentam trocar de destino.



Figura 3: Estação Ferroviária de Duque de Caxias nos anos 1930. Disponível em: [http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl\\_rj\\_petropolis/duque.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_rj_petropolis/duque.htm)

Apenas em 1931, lideranças políticas locais representadas na figura do político iguaçuano Manoel Reis, requereram ao interventor federal no Estado do Rio de Janeiro, Plínio Casado, a autonomia e alteração de Caxias em 8º distrito do município de Nova Iguaçu (LACERDA, 2003). Desta maneira, em 14 de março de 1931, sob o Decreto Estadual nº2.559 foi então criado o distrito de Duque de Caxias, “com a sede no povoado da estação ferroviária de Meriti, constituído de terras desmembradas de S. João de Meriti” (LUSTOSA, 1958, p. 23). Algumas condicionantes foram essenciais para que Caxias ganhasse esse novo status e notoriedade. O novo distrito, a partir das alterações acarretadas pelas obras de saneamento e de profilaxia acerca das enfermidades no território, conseguiram abrandar o crescimento vegetativo negativo. Em 1920, o contingente populacional estava em 2.920 habitantes, todavia em 1930, esse número salta para 28.756 habitantes (LUSTOSA, 1958, p. 84).

Podemos elencar alguns eventos que corroboraram para esse acréscimo populacional no recente distrito iguaçuano: a) proximidade com o Distrito Federal; b) saneamento das terras insalubres e “palustres”, retificação e desobstrução dos rios nos governos de Nilo Peçanha e Getúlio Vargas; c) expansão da Estrada de Ferro Leopoldina rumo ao interior no estado do Rio de Janeiro (abertura de estações subsequentes a Merity, como Gramacho, São Bento, Actura, Jardim Primavera, Saracuruna e Parada Angélica); d) construção da estrada Rio-Petrópolis em 1928; e) eletrificação dos arredores do distrito de Caxias; f) avantajado processo de loteamento do distrito, com destaque para os lotes próximo à linha férrea e à rodovia Rio-Petrópolis (lotes desprovidos de infraestrutura e com baixos preços, se comparados com a Capital); g) vultoso fluxo migratório inter-regional e intrarregional para a Capital e municípios limítrofes.

Um núcleo urbano estava em franco crescimento, haja vista que a população alargava-se cada vez mais. Os primeiros anos do século XX proporcionaram uma grande mudança desse território, terras eram vendidas com todo o ufanismo, amenidades e hipérboles nos jornais locais. Em 1940, os residentes do distrito de Caxias estavam estimados em cerca de 100 mil habitantes (LUSTOSA, 1958, p.84). Um panorama totalmente impensável nos primeiros anos do século. Os meios de circulação estimularam o deslocamento de pessoas, serviços e mercadorias no distrito. A Estrada de Ferro Leopoldina, inaugurada em 1889, e ampliada em

1910 concomitantemente com a rodovia Rio-Petrópolis, inaugurada em 1928, pelo então Presidente da República Washington Luís<sup>18</sup> (1869-1957), foram fundamentais para o espraiamento produtivo que a cidade do Rio de Janeiro detinha para suas extremidades.

Embora ainda existissem grandes problemas de natureza social, habitacional e de infraestrutura básica (saúde, educação, segurança e saneamento básico), o distrito se encontrava em um processo de crescimento urbano acelerado, já ganhava atributos e características de cidade. Na área central do vilarejo contava com avenidas de grande circulação, por exemplo, acessos que até presentemente são extremamente importantes para a economia caxiense, em especial pelas atividades comerciais e de serviços. São elas: Avenida Nilo Peçanha, Avenida Duque de Caxias, Avenida Presidente Vargas, Rua Nunes Alves, Rua Manoel Teles e Rua José de Alvarenga (BRAZ, 2019).

A sede municipal, no município de Nova Iguaçu, era um local muito afastado, não só geograficamente, mas também, administrativamente. Os serviços prestados eram péssimos, precários e escasso. Um distrito que já apresentava uma população expressiva e mesmo assim, carentes de praticamente todos os serviços. O Estado até se fazia presente no distrito, todavia com uma “Agência Fiscal Arrecadadora” (LACERDA, 2003, p. 12), uma repartição pública para recebimento de impostos. Logo depois, em 1932, uma subdelegacia foi instalada no distrito. Portanto, impostos e poder policial encontravam-se presente em Caxias, díade obediência e pagamentos de impostos confluentes aos interesses iguaçuanos e também do Estado Novo (1937-1945). Em razão do rápido crescimento depois das obras de saneamento, muitas pessoas tiveram Caxias como sua morada e também o “ganha pão”. Muitos profissionais liberais (médicos, advogados, contadores), comerciantes, agentes imobiliários tinham negócios neste distrito e também estavam descontentes com “os rumos que o jovem distrito seguia”.

Na tentativa de angariar mais autonomia, recursos, representatividade para o distrito de Caxias, homens de importância, prestígio e capital fundaram uma agremiação, com o objetivo político, para emancipar esse expressivo distrito em um novo município no estado do Rio de Janeiro. A União Popular Caxiense (UPC), foi criada em 1º de setembro 1933, por doze homens progressistas, tais como, Paulino B. Silva, Tenente José Dias, Francisco José de Oliveira, Bernardino Gonçalves Vieira, João Nunes Cabral, Antônio José dos Santos, Ambrósio de Oliveira, Anibal Guedes, José Corrêa Borges, Adriano Augusto Salgueiro, Manoel Joaquim de Azevedo e Tito Lívio Pinto da Silva Pereira, nomes que também estavam em conformidade e foram admitidos da Associação Comercial de Caxias, em 1937 (LACERDA, 2003, p. 13). Muitos destes signatários lutaram de forma contundente contra a “madrasta” Nova Iguaçu. Inclusive, no auge do Estado Novo, alguns foram presos pelo governo estadual (BRAZ, 2019).

---

<sup>18</sup> O presidente fluminense tinha um lema para o desenvolvimento para o Brasil, “governar é abrir estradas”. Desta maneira, foi responsável pela instauração de um processo que iria consubstanciar o desenvolvimento do modal rodoviário/setor automobilístico no país. A antiga Rodovia Rio-Petrópolis, hoje é denominada Avenida Governador de Moura Brizola (RJ-101). Estrada que começa no limite com o bairro carioca de Vigário Geral, perpassa todo o centro do município de Duque de Caxias até o bairro Pilar, até se encontrar com a Rodovia Washington Luís (BR-040), no KM 112.



Figura 4: Membros da União Popular Caxiense (UPC) nos anos de 1940.  
Disponível em: <https://baixadapolitica.com.br/2021/11/13/duque-de-caxias-emancipacao-politico-administrativa>

Apesar de toda a vontade da elite caxiense representada pela União Popular Caxiense e a Associação Comercial de Caxias, ainda faltava algo que ratificasse os argumentos dos cidadãos descontentes para a emancipação, algum investimento público vultuoso, talvez. E isso realmente aconteceu: doravante a implantação da Fábrica Nacional de Motores (FNM) no território do distrito, em Xerém, nos anos de 1940, somaram-se as prerrogativas suficientes para o processo de emancipação. Havia um quantitativo populacional adequado, dinamismo econômico expressivo e com potencial crescimento, investimento público federal; além disso, a reforma administrativa territorial no estado do Rio de Janeiro realizada pelo Interventor Federal Ernani do Amaral Peixoto, nos anos 1940 possibilitou a tão aguardada emancipação do oitavo distrito de Nova Iguaçu, para município em 1943.

Desta maneira, a partir dos decretos estaduais de nº 1.055 e 1.056 de 31 de dezembro de 1943, José Lustosa (1958) explicita com uma riqueza de detalhes:

O Distrito de Estrêla, passou a denominar-se de Imbariê; época em que, mudou-se a toponímia de Caxias para o de DUQUE DE CAXIAS, criando-se, o Município independente de Duque de Caxias, constituído dos distritos de Duque de Caxias (sede), Meriti, Imbariê e parte de Belford Roxo, desmembrados, todos de Nova Iguaçu. (...) Pelo Ato da Disposição Constitucional Transitória, foi desanexado o Distrito de Meriti que passou a constituir um novo Município o de São João de Meriti; a 28 de maio de 1954, a Lei Estadual n.º 2 157 criou os Distritos de Campos Elíseos e Xerém, respectivamente 2º e 4.º Distritos, com terras desmembradas do Distrito de Imbariê. E, finalmente, por força das mesmas Disposições Transitórias, se anexou ao Município, o próprio distrito de Imbariê, o qual integrou-se ao território Municipal, para formar o 3º Distrito. (LUSTOSA, 1958, p. 23)

## **1.2 Produção capitalista do espaço urbano pelo Estado: o exemplo parisiense na cidade do Rio de Janeiro e seu entorno.**

A concepção de cidade é inerente à história da humanidade. Sua importância para a

reprodução, manutenção e memória da vida é imprescindível. Muitos documentos, livros e escrituras exemplificam essas aglomerações, as quais são redutos de cultura, relações sociais e organização. Uruk<sup>19</sup>, Nínive, Babilônia, Jericó, Constantinopla, Atenas, Roma, cidades essas – algumas não mais existem<sup>20</sup> – foram o berço da civilização como conhecemos hoje. Estabeleceram assentamento, domesticação de animais e conseguinte, prosperaram; o homem tinha deixado de ser nômade e torna-se sedentário. A grande influência que aquelas conseguiram propagar em regiões imediatas, até mesmo em áreas mais longínquas, induziram nossos hábitos, costumes e práticas. Independentemente da cartografia global, seja no mundo de ideologia ou postulados calcados no ocidente ou oriente, todos coadunam a relevância de seus significantes e significados.

As cidades foram se modificando com o passar dos anos, a história não é algo rígido, homogêneo e inflexível. O conjunto de técnicas de cada período histórico será responsável por garantir aos seres humanos as condições de dominação e reprodução da espécie frente aos rigores do ambiente natural. A migração cidade-campo foi se intensificando quando o espaço urbano garantia maior segurança, conforto e sobrevivência. Segundo Santos (2001, p. 29), “As técnicas são um conjunto de meios instrumentais e sociais com os quais o homem realiza sua vida, produz e, ao mesmo tempo, cria espaço.” Essa afirmação é determinante para que possamos entender o rumo que esses ambientes tiveram após a 1º Revolução Industrial. A simbiose homem-máquina inaugura um momento, e, assim como existe uma periodização a.C/d.C, há um mundo antes da revolução industrial e depois dela.

Em concordância com Santos (2008, p. 14) a “Revolução Industrial se apresenta como um novo ponto de partida para urbanização no mundo e, se ela deu origem a uma presença humana cada vez mais importante nas cidades, também contribuiu para a multiplicação dessas aglomerações”. A industrialização não acarretou mudanças apenas na forma de produção, todavia também reorientou o espaço geográfico, alterou as relações territoriais, políticas e sociais. Inserção das técnicas – máquina a vapor, locomotiva, tear mecânico, como uma extensão da força humana –, resignificaram o papel e a importância dos aglomerados urbanos. Além disso, essas transformações acompanharam o perpassar do sistema capitalista, que apresenta especificidades ao longo das décadas.

O capitalismo está ancorado na produção da mercadoria, que está no cerne dessa realidade. A sociedade é regida por ela, objetiva e subjetivamente, em todos os âmbitos da vida, vivemos subordinados. Até mesmo nossa socialização é feita pela mercadoria, tudo gira em torno das coisas, objetos, detém prioridade em torno da vida, indivíduo<sup>21</sup>. Evidenciando nossa narrativa, Marx (2013, p. 113) explicita que “a riqueza das sociedades onde reina o modo de produção capitalista aparece como uma enorme coleção de mercadorias, e a mercadoria individual, no que lhe concerne, aparece como sua forma elementar”. Determinação mais singular do modelo de produção capitalista é o que define o modo capitalista em *ipsis litteris*. Reprodução da vida humana através do processo de mercantilização, pois precisamos mercantilizar nossa própria força de trabalho para ter acesso à mercadoria. Toda mercadoria deve atender a uma necessidade social. Uma construção histórica introduzida na sociedade como algo congênito, uma tentativa de tornar “biológico” algo que é construído mediante a práxis humana.

As idiosincrasias do capital constituem até mesmo analogia ou alusão com o mundo teológico, metafísico, mais precisamente com o conto do pecado no Jardim do Éden. A

---

<sup>19</sup> Uruk: A primeira cidade. Disponível em: <https://super.abril.com.br/historia/uruk-a-primeira-cidade/>

<sup>20</sup> Treze locais históricos destruídos pelo Estado Islâmico. Disponível em: <https://revistagalileu.globo.com/Sociedade/noticia/2016/01/13-locais-historicos-destruidos-pelo-estado-islamico.html>

<sup>21</sup> Funcionário do Carrefour morre e loja esconde corpo com guarda-sóis. Disponível em: <https://www.metropoles.com/brasil/funcionario-do-carrefour-morre-e-loja-esconde-corpo-com-guarda-sois>

acumulação primitiva na economia atribui em valor de importância uma aproximação à origem do sacrilégio de Adão sobre os humanos. A dialética entre o permitido e o proibido. Contudo, depois desse evento, o relacionamento entre cria e criatura nunca mais foi o mesmo. Desta maneira, na transição do feudalismo para o capitalismo, atribuições que ainda consubstanciam a contemporaneidade sucederam em desposseções e expropriações de indivíduos que viviam nos campos, em terras comunais e glebas. Os episódios que ocorreram na Inglaterra, chancelados pela Coroa Inglesa, Câmara dos Lordes<sup>22</sup> e pelos indivíduos beneficiados por tais práticas, serviram de base para todo o mundo, principalmente a Europa Ocidental. Desde que há a separação entre os trabalhadores e a propriedade das condições para prática do trabalho, grandes massas humanas são desprendidas e violentamente retiradas de seus meios de subsistência.

A história do capitalismo é uma jornada de tragédias em torno da mercadoria, dinheiro e de sucessivas crises e tentativas de recuperação, um ciclo vicioso. Seriam como os ciclos do economista russo Nikolai Kondratieff, de períodos relativamente longos que reúnem um estágio de expansão e um estágio de contração da economia – Fases A e B – com duração estimada em cada momento de 25 a 30 anos. Consonante a Kondratieff (1935, p. 02) “*when in economics we speak of cycles, we generally mean seven to eleven year business cycles. But these seven to eleven year movements are obviously not the only type of economic cycles. The dynamics of economic life is in reality more complicated*”<sup>23</sup>. Isso ilustra que o sistema econômico não é algo simples e linear, mas uma infinidade de complexos e ciclos que condicionam e são condicionadas por todos os âmbitos da vida cotidiana.

Teremos isso sendo reiteradas vezes ao longo da história surgindo, como, por exemplo, entre os anos de 1789 a 1849, completando sessenta anos de duração; 1849 a 1896, chegando à duração de quarenta e sete anos; 1896 a 1920, totalizando o período de vinte e quatro anos. Etapas que reverberam em movimentos de grande magnitude que alteraram as estruturas do capitalismo, perpassando inovações tecnológicas, conflitos bélicos, descobrimento de novos territórios, arrefecimento das relações econômicas mundiais, exploração em demasia de metais preciosos (Ouro e Prata) e revoluções.

O advento simultâneo do desenvolvimento do capitalismo – capitalismo comercial, monopolista e concorrencial, e o contexto das cidades, especialmente como o apogeu dos empreendimentos industriais e da alteração morfológica e populacional, propiciou o ambiente perfeito para um sistema produtivo altamente eficiente. Além disso, as condições adversas que os trabalhadores enfrentavam, intensificado pelo fenômeno da mais-valia, materializavam a lógica espoliativa de acumulação. Em razão do sucesso e prosperidade do capitalismo, algumas nações – sob forte pressão internacional – decretaram abolição da escravatura, mas isso não se deu pela empatia ou solidariedade com os negros escravizados, e sim pelo simples objetivo de ampliar ainda mais a polarização e influência desse sistema econômico, tendo em vista que “o negro escravo não consome, logo, não segue a lógica da reprodução”. Mediante todas essas transições que acometiam a sociedade, tanto na esfera política, econômica e social, o locus em que afluiu todas essas mudanças estavam não condizentes ou até mesmo, configurando em algo

---

<sup>22</sup> Um recurso utilizado pelas autoridades inglesas para retirar camponeses de suas terras comuns foi “*Bill for Inclosures of Commons*”. De acordo com MARX (2013, p.796) “o progresso alcançado no século XVIII está em que a própria lei se torna, agora, o veículo do roubo das terras o povo, embora os grandes arrendatários também empreguem paralelamente seus pequenos e independentes métodos privados. A forma parlamentar do roubo é a das leis para o cercamento da terra comunal, decretos de expropriação o povo, isto é, decretos mediante os quais os proprietários fundiários presenteiam a si mesmos, como propriedade privada, com as terras do povo”

<sup>23</sup> Trecho extraído do artigo do economista russo Kondratieff chamado “*The Long Wave in Economic Life*” publicado na revista “*The Review of Economic Statistics*”. Tradução nossa: “Quando falamos em economia de ciclos, geralmente nos referimos a ciclos de negócios de sete a onze anos. Mas esses movimentos de sete a onze anos obviamente não são o único tipo de ciclo econômico. A dinâmica da vida econômica é na realidade mais complicada.”

retrógrado aos desígnios dos novos tempos, a modernidade.

Uma das cidades mais importantes do mundo, capital da modernidade, artes, cultura e exportou para o restante do mundo os desígnios e a ideologia francesa da revolução: liberdade, fraternidade e igualdade. Um ambiente apropriado para evidenciar as nuances que o sistema capitalista traz consigo. Aliás, é a partir da cidade capital da *belle époque* que conseguiremos visualizar o papel do Estado na produção do espaço urbano. Conhecida como a cidade-luz, dos direitos humanos e das filosofias iluministas de humanidade e civilidade. Nomes notórios das artes surgiram de Paris, que acolheu artistas dos mais variados segmentos: cubismo, surrealismo, modernismo, impressionismo. A cidade é tida como o lócus do convívio, centro da irradiação cidadã, e Paris exerce de modo fidedigno essas características.

Conforme Pechman (2014, p. 33) aborda, “as cidades são um perigo, por lá as relações pululam incessantemente, incoerentemente, inesperadamente. Ali é o lugar do verdadeiro acontecimento” e ainda reitera “tão perigosas são as cidades na sua proliferação de relações que os tiranos sempre as tiveram na alça de mira, condenando-as à destruição”. Contudo, como uma demonstração de fraqueza e debilidade “Hitler, que tantas cidades destruiu, só se intimidou diante de Paris<sup>24</sup>, era cidade demais para sua impotência de arquiteto frustrado, para sua capacidade destrutiva.”

Apesar de todas essas características, a Paris da primeira metade do século XIX apresentava uma atmosfera de enfermidade, pobreza, violência, corrupção e decadência. Já naquele período, os arredores da cidade detinham um grande contingente populacional, muitos morando em condições extremamente insalubres. Muitos problemas corroboravam para a derrocada da capital francesa: sucessivas crises econômicas, conflitos armados com outras nações europeias, miséria no campo com a perda de colheitas. Um cenário que se traduzia em uma grande crise da superacumulação capitalista. Isso, com toda a certeza, não era compatível com o estágio de organização do capitalismo que estava vigente. Em momentos de acentuada crise, figuras de caráter populista, concomitantemente com o apoio de elites e da burguesia local, logram êxito e chegam ao poder, o que não diferiu na França. Ainda que não tenha sido uma unanimidade – e somado a isso –, ainda tinha a “tensão” e “temor” aos “vermelhos”. Luís Bonaparte assumiu a cadeira de presidente da República em 1848 e, no apagar das luzes de 1851, deu um golpe de Estado: um ano depois se declarou Imperador.

O contexto parisiense começa a mudar mediante a chegada de Georges-Eugène Haussmann, o Barão Haussmann, ao antigo departamento do Sena, em 1853. Dispôs de grande autonomia e grande poder pessoal chancelado pelo Imperador Bonaparte III. Um homem pragmático que não se importava com os “pitacos” alheios. Apresentava uma habilidade relevante a respeito das finanças e organização, contudo, gozou de todas as particularidades que o classificaria a um autocrata. Logo que começou a implementar as alterações em Paris, o engenheiro observava com cuidado o planejamento, construção e principalmente aos detalhes; um traço de seu caráter era o perfeccionismo, completamente obstinado.

Modificações como a instauração de iluminação a gás, os mictórios “*l'avant-garde française*” conhecidos como *vespasiennes*, quiosques, boulevards, obras de saneamento, hidráulicas, avenidas, enfim, obras monumentais. De acordo com Harvey (2015, p. 147) “quando Haussmann foi demitido, o processo da transformação urbana posto por ele em

---

<sup>24</sup> No artigo “Paris, a Cidade Luz no Terceiro Milênio” escrito por Célia Ramos, professora do Programa de Pós-Graduação em Artes Visuais da Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC), ela cita um fragmento da obra de Serge Guilbault “*Comment New York vola l'idée d'art modern*”. Um trecho impactante de como a cidade da modernidade ficou à mercê dos nazistas durante a Segunda Guerra Mundial: “Logo que as luzes de Paris se apagaram, o pânico tomou conta de Nova Iorque e ecoou nos lugares mais remotos dos EUA. Paris rendeu-se sem batalha. A imprensa lamentava sem exceção essa capitulação de Paris nas mãos dos alemães. Paris, embaixo das botas, mas salva sem destruição. A Cidade Luz protegida pela sua cultura! O que era mais doloroso para os editorialistas americanos era ver o símbolo da civilização ocidental abandonado à barbárie. A vida para por cinco anos” (GUILBAULT, 1996, apud RAMOS, 2013)

andamento já tinha assumido tal dimensão que era quase impossível detê-lo”. O prefeito foi responsável por notabilizar nomes que trabalharam com ele, não só isso, mas, os empreendimentos e os projetos construídos nesse período serviram de base para execução do plano urbano e para a expansão da cidade no intervalo de médio/longo prazo, com linhas bem definidas.

As medidas instauradas pelo Imperador Bonaparte III e o Barão Haussmann foram fundamentais para a ampliação e reestruturação do sistema capitalista. Afastar e sanear as problemáticas infecto-sanitárias do núcleo urbano, garantir subsídios através do Estado - gozando de caráter distributivo - aos interesses imobiliários e ao capitalismo financeiro a sua consolidação e expansão em solo parisiense, sendo considerados os encarregados pelo processo de transformação urbana. Criação de um novo espaço urbano à imagem e semelhança do capital. Interesse dos proprietários de terra (desapropriações e desvalorizações), papel da indústria da construção, transformação da logística em Paris, mudanças das áreas centrais de Paris, remodelação do espaço urbano, desconcentração de indústrias do centro. Artes, consumo, política estão agora no centro dessa refuncionalização.

Embelezar a cidade: um ponto muito importante nessa narrativa. Obviamente, a paisagem suja, deprimente e obscura de Paris era um dos pontos mais importantes que deveria ser alterado. A luz do Sol teria que “rasgar” as ruas parisienses iluminando tudo e a todos, “vielas”, bairros populares e pessoas pobres não correspondiam a essa nova realidade. O sistema ferroviário consolidou ainda mais o papel de destaque que essa cidade tinha no restante da França. Todos os lugares tinham como destinatário final, Paris. Concentrando e centralizando poder, instituições, cultura, capital. O transporte, simultaneamente com o advento das comunicações, possibilitou uma reorientação da Divisão Internacional do Trabalho, inaugurando um mercado mais dinâmico e pioneiro naquele período. Todas essas modificações no solo da capital francesa possibilitaram um mecanismo de reestruturação espacial da vida econômica e social em Paris. Muitas esferas do espaço urbano foram contempladas: prédios administrativos, moradias, parques, espaços simbólicos, hotéis, escolas, abertura de novas avenidas e ruas, tratamento de esgoto e o setor comercial.

Harvey (2015, p. 166) reitera ainda que “Haussmann queria fazer dela uma capital moderna digna não só da França, mas da civilização ocidental. No fim, ele simplesmente ajudou a torná-la uma cidade em que a circulação do capital se tornou o verdadeiro poder imperial.” As relações entre economia, política, cultura e os aspectos sociais foram demasiadamente transformados; se é a mercadoria que rege o mundo capitalista, Paris seguiu esses postulados de forma genuína. Ainda que estivessemos tratando da segunda metade do século XIX, a sociedade parisiense e europeia já seguia aos passos de uma economia cada vez mais veloz e dinâmica.

O deslocamento de empreendimentos que não mais representaram as novas qualidades dessa cidade símbolo também consubstanciaram o seu destaque. Indústrias poluentes, pesadas, com grandes plantas tiveram que sair do núcleo urbano, um verdadeiro processo de desindustrialização. Não teria como um trabalhador de uma fábrica têxtil coexistir no mesmo ambiente que um homem da aristocracia parisiense às margens da “*l’avenue des champs elysees*”. Um grande paradoxo do sistema capitalista. Desta maneira, acompanhando o deslocamento do setor industrial para as áreas periféricas de Paris, a população mais pobre também sofreu o impacto de uma transição de suas respectivas espacializações e manifestações de vida e solidariedade. Sempre tipificados como uma classe violenta, perigosa, os pobres, além de não mais fazerem parte dos novos espaços de socialização e reprodução, estão à margem da sociedade, são inseridos nos *arrondissements*. Devem reconhecer e aceitar seus respectivos lugares na estratificação social francesa.

Ademais, consideráveis atores na condução dessa conjuntura que se inaugurou em Paris, com certeza foram os Irmãos Péreires (*Crédit Mobilier*), Banco da França, *Crédit Foncier*,

*Comptoir d'Escopte de Paris, Crédit Industriel et Commercial e Compagnie Immobilière*, os quais atuavam como as principais engrenagens do sistema de crédito e empréstimo do território francês, haja vista que praticamente todas as atividades econômicas da capital necessitavam desse subsídio como um método de expansão, especulação, compra, financiamento, fusão e subsistência. Um grande exemplo disso foi o surgimento da *Compagnie Immobilière de Paris* em 1858 pela organização dos Péreires, 1854, o qual atuou desde o início da empreitada infraestrutural do prefeito do Sena, como a finalização da *Rue de Rivoli* e do *Hôtel du Louvre*. Haussmann enxergou novas práticas imobiliárias mobilizadas para que Paris fosse transformada e modernizada. Houve uma forte gentrificação na cidade da luz mediante os diferentes usos do solo urbano empregados. O centro parisiense ficou encarregado pelas representações monumentais do poder e de toda gestão e burocracias imperiais, às finanças, ao setor comercial e aos serviços em ascensão que apareceram em torno do florescente turismo.

A máquina estatal de caráter autoritário conseguia apoio de uma burguesia radicalizada, do grande Exército nacional e, polarizando a base popular, agregava à figura do Imperador uma capacidade de comando e controle de todo o território francês. As intervenções e os gastos do Estado em Paris foram fundamentais para promoção do crescimento econômico, da continuidade de elevados índices de pessoas empregadas nas obras públicas e cumpriu muito bem a competência produtiva de um “custo-benefício” favorável. Haussmann<sup>25</sup> gastou uma vultuosa quantia de dinheiro na reforma de Paris, a partir de Harvey (2015, p. 213) “em 1870, suas obras custaram cerca de 2,5 bilhões de francos, metade dos quais foi financiada por excedentes do orçamento, subsídios do Estado e revenda de terras”. Muitos recursos provenientes tanto do setor privado quanto do Estado atuaram em um ônus, o crescimento da dívida da Prefeitura tinha atingido estágios preocupantes. Cerca de metade do orçamento da Prefeitura parisiense era destinado aos encargos de dívidas. Todas as tensões, inseguranças e choques tornaram a cidade muito suscetível a própria circulação do capital financeiro. Tudo isso culminou, concomitante à burguesia conservadora, na demissão de Haussmann em 1870.

Além disso, devido ao grande quantitativo populacional que crescia a cada dia na França, em especial na cidade de Paris, o Estado tinha papel crucial na manutenção dos empregos e respectivamente na reprodução social dos trabalhadores. Enorme parcela da população parisiense trabalhava na “Reforma Haussmann”, no setor de construção. Um simples rumor de paralisação das obras e demissões em massa causavam muitas preocupações, em especial a Napoleão III e Eugène Haussmann. O engenheiro defendia que a melhor maneira de renda e proventos é o emprego, o trabalho, e não o assistencialismo social oferecido pelo Estado aos populares. Mecanismos de incentivo às atividades comerciais, paralisação do preço de mercadorias, estímulo da indústria têxtil tentaram amenizar os ânimos dos trabalhadores e operários, todavia, a “onda vermelha” ganhava cada mais adeptos e seguidores – culminando em março de 1871; somados a isso, a vergonha e o constrangimento pela derrota da França para os prussianos, na Comuna de Paris, um governo popular em sua plenitude que imergiu na cidade das luzes.

Pela forma que Napoleão III se estabeleceu no poder, Paris era uma cidade sob controle e vigilância muito rígidos. A polícia, as autoridades e o exército trabalhavam em consonância, exerciam forte controle em informações, censura aos meios de comunicação e realizavam grande investimento em sua autopromoção. Até mesmo a atmosfera cultural e artística da cidade

---

<sup>25</sup> No artigo “Nas trilhas de Paris, David Harvey e a capital da modernidade” escrito Tadeu Alencar Arrais, professor da Universidade Federal de Goiás (UFG), ele utiliza um fragmento do livro de Friedrich Engels “A questão da habitação”. Há uma interpretação clara as transformações realizadas, mediante alguns pressupostos: “A primeira é que a burguesia resolve a questão da habitação a partir do deslocamento espacial. A segunda é que esse tipo de estratégia, além fragmentar as classes, capitaliza os segmentos da burguesia. A terceira premissa é que, por detrás do embelezamento e alargamento das ruas, residiria uma estratégia para conter barricadas.” (ENGELS, 1979, apud ARRAIS, 2016)

luz sofreu repressão, os artistas deviam pedir autorização para as autoridades locais e, a partir do aval delas, poderia ser feitos o concerto e a manifestação. Além das obras e modificações que obedeciam a um planejamento criterioso e detalhista, havia finalidades intrínsecas na destruição de esconderijos, becos, ruas estreitas, cortiços, barricadas e o deslocamento da população popular dos arredores imediatos de Paris; a monitoração a partir dos *boulevares* e avenidas se tornou muito mais eficiente e fácil de ser contida com neutralidade. O governo foi muito eficiente na desagregação dos trabalhadores populares que amargavam uma vida extremamente difícil e laboriosa enquanto o Barão Haussmann era prefeito, 1852 – 1870.

Realmente, a metamorfose que Paris sofreu afluí não só nos seus limites territoriais, mas em todo o continente europeu e o restante do mundo. A vinculação entre Estado, agentes imobiliários, burguesia e bancos garantiram o “pontapé” de um novo estágio do capitalismo, ainda mais espoliativo com uma rápida acumulação de capital. Sucedeu-se uma crise de superacumulação em 1849 para reformar um sistema econômico, político e ideológico que enfrentava uma derrocada acachapante. Uma drástica mudança de toda uma cidade e conseqüentemente, um país. Se anteriormente Paris era considerada uma cidade insalubre, fúnebre e enferma, a partir dos ideais e medidas de Haussmann, ela se tornou o que conhecemos hoje. Um modelo de intervenção urbana nunca vista na história da humanidade e do capitalismo, união de capital privado e o poder público. Aliás, idealizando um espaço urbano para seguir um modelo funcional. Portanto, todo esse universo de reestruturação, durante dezessete anos, servirá de base de maneira fidedigna à cidade do Rio de Janeiro, no começo do século XX, ambiente que se assemelhava ao da capital francesa em 1848.

A cidade do Rio de Janeiro serviu de modelo urbano para todo o Brasil, e até os anos de 1950 era o aglomerado urbano de maior número no cenário nacional. Mesmo em um estágio na hierarquia urbana inferior a São Paulo, o Rio de Janeiro ainda continuou exercendo influência metropolitana Brasil afora. Ao longo de sua história, a cidade do Rio de Janeiro foi capital da Colônia Portuguesa do Estado do Brasil, 1621 a 1815, do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves, 1815 a 1822, do Império do Brasil, 1822 a 1889 e da República do Brasil até 1960. Desta maneira, houve uma centralização e concentração em torno da cidade carioca, ou melhor, no seu núcleo. Devido a isso, a população cresceu de maneira vertiginosa com grandes transformações oriundas do poder do capital privado e público. Muitas áreas que eram vistas anteriormente com verdadeiros desertos, passaram a fazer parte da expansão da lógica do capital urbano. Um exemplo interessante para corroborar nossa narrativa é o caso do bairro de Copacabana, ele consistia em um “deserto arenoso, sem habitação e cujo progresso seria muito lento”, palavras essas ditas por acionistas da Companhia Jardim Botânico.

Embora houvesse significativas modificações no espaço carioca, ainda era necessário um notório aperfeiçoamento da área central da cidade, extremamente degradada, densa e pobre. Havia muitos cortiços como uma maneira de atenuar e servir de alternativas para a problemática da habitação, no final do século XIX. A grande massa precisava residir próximo dos postos de trabalho e o local mais apropriado para isso era o centro, âmbito das atividades portuárias, comerciais e de entretenimento. Como disse o Presidente da República Washington Luís (1926-1930): “A questão social é um caso de polícia”. Foi dessa maneira que a até então administração do Prefeito da cidade do Rio de Janeiro, Barata Ribeiro (1892-1893), atuou. Criminalizando e agindo com demasiada violência contra os cortiços, empreendendo até mesmo a força policial para interromper a reprodução social dos moradores miseráveis que residiam nessas instalações insalubres. O Estado estava iniciando uma intervenção direta na estrutura social do espaço carioca. Não era aceitável uma cidade símbolo do Brasil ser tipificada naquela maneira tão incivilizada e grotesca.

O começo do século XX é o início de um momento de grande efervescência no Brasil e mais especificamente na cidade do Rio de Janeiro. A economia brasileira crescia de maneira exponencial em razão das atividades agroexportadoras. Assim como em Paris, também sob a

responsabilidade de Napoleão III e Barão Haussmann, no Rio, teremos uma “dobradinha” à moda brasileira, o Presidente da República Rodrigues Alves (1902-1906) indicando o engenheiro Francisco Pereira Passos como Prefeito. A reforma urbana de Pereira Passos foi a maior transformação ocorrida no Brasil naquele período, denominada como a “Paris dos Trópicos”; ela tinha grande inspiração nas mudanças acometidas à cidade de Paris na administração de Haussmann (1853-1870).

Passos viu de perto as alterações que Paris sofreu, pois estava na França nesse período: uma revitalização e embelezamento que serviram de base para expansão e crescimento da cidade nos anos posteriores; não só isso, categorizou-a como a “Cidade da Modernidade”. Era exatamente isso que o Rio de Janeiro ansiava, entrar para o rol de nações modernas e civilizadas. Uma cidade que deixasse para trás o estigma escravagista, atrasado e enfermo, e que almejava o progresso, reconhecimento e cosmopolitismo. Passos foi responsável direto por muitas alterações no território carioca, e algumas das mais importantes são as que abarcam o caráter cultural/artístico, como a construção da Biblioteca Nacional, Theatro Municipal, Palácio Monroe e o Museu Nacional de Belas Artes.



Figura 5: Avenida Champs Élysées (1900), à direita. Avenida Central, atual Av. Rio Branco (1920), à esquerda. Disponível em: <https://espacomorgenlicht.wordpress.com/2013/09/02/o-rio-que-queria-ser-paris/>

O “Embelezamento e Saneamento da Cidade” concomitante ao movimento da “bota-abaixo” remodelou o plano urbano da área central do Rio de Janeiro, assim muitas avenidas foram abertas e alargadas. O surgimento do automóvel e do bonde elétrico necessitavam dessas modificações. As construções das Avenidas Central e Beira-mar são exemplos da inevitabilidade dos novos tempos, grandes logradouros com o propósito de circulação, sejam elas de mercadorias, pessoas, ar e meios de transporte. De acordo com Abreu (2013, p.63) “a mais importante, em termos de transformação da forma urbana, foi sem dúvida a construção da Avenida Central, para cuja abertura foram demolidas duas ou três mil casas, muitas com famílias numerosas”; ele ainda reitera que “esta avenida era sem dúvida, o complemento natural de duas outras grandes obras que se realizavam na cidade, ou seja, a Avenida Beira Mar e o novo porto do Rio de Janeiro”. Bairros da Zona Sul tiveram uma grande valorização,

apresentavam “climas esplêndidos e salubres”, totalmente diferente da área central, ainda muito ligada aos tempos coloniais.



Figura 6: Comparação da cidade do Rio de Janeiro, cidade suja, com a cidade argentina de Buenos Aires, elegante e moderna. Fonte: Dom Quixote, nº 69, 08/08/1896 - Biblioteca Nacional. In.: Maurício de Abreu. “Evolução Urbana do Rio de Janeiro”. Rio de Janeiro. IplanRio. 1997. p.61.

Ainda, outro importante nome que ajudou a mudar a reputação da cidade carioca foi o médico sanitarista Oswaldo Cruz, Diretor Geral de Saúde Pública. As reformas foram muito importantes, contudo, não conseguiram em sua plenitude eliminar as enfermidades da capital. O Rio de Janeiro era assolado por doenças como Febre Amarela, Peste Bubônica e Varíola, não tinha saneamento básico e possuía uma imagem pejorativa no cenário internacional com um ambiente repulsivo para estrangeiros. Cidades platinas, Montevideú e Buenos Aires estavam à frente da primeira capital da América do Sul, considerada retrógrada e imunda – sendo constantemente criticada pelos jornais da época como um lugar inadequado para o novo século que acabara de se iniciar. A civilização demandava não só melhorias infraestruturais na urbe carioca, tais como construções de *boulevards*, praças, asfaltamento de logradouros, canalização de rios, desobstrução e saneamento de lagoas, alargamento territorial da área central da cidade a partir de aterramentos, mas principalmente de medidas de caráter profilático, fiscalizador e sanitário das problemáticas sociais exacerbadas que assolavam o Rio de Janeiro.

Fatores relevantes que podemos abordar da Reforma Urbana de Pereira Passos é a capacidade de organização social que tais mudanças corroboraram para as novas funções e incumbências da cidade. Além disso, o Estado, com essa ingerência, nunca tinha se feito presente no ordenamento da cidade, redirecionando as bases econômicas, políticas, sociais e ideológicas; havia uma clara e notória estratificação do espaço carioca, ainda mais estendida por esse impacto urbano na vida dos munícipes de baixa renda. A criminalização dos cortiços nas áreas centrais engendrou em ocupações de regiões suburbanas imediatas, na periferia mais afastada, como, por exemplo, os municípios da Baixada Fluminense, e também em um novo

fenômeno urbano, as favelas, locais que eram a única alternativa para a população pobre residir próximo aos postos de trabalho.

As contradições inerentes na produção do espaço urbano capitalista se ampliavam cada vez mais. Muitas empresas estrangeiras se aproveitaram das benesses e vantagens que o Estado proporcionou, empresas de transporte ferroviário (Bondes/Trens), energia elétrica, agentes imobiliários, construtoras entre outras. Portanto, houve, em seu estágio preliminar, um progresso de novos matizes e relevantes contradições de sustentação amplamente capitalista que irão delimitar o desenvolvimento da cidade posteriormente. Enfim, a cidade almejada a todo custo ser moderna com toda certeza o conseguiu, já que toda a aristocracia do Rio de Janeiro e do Brasil assistia em solo carioca, contudo, o alto grau de desigualdade existente na contemporaneidade também é fruto do caráter civilizatório dessas transformações importadas da *Avenue Champs Élyseés* e de *Georges-Eugène Haussmann*.

O início do século XX é um período de transformações para a cidade do Rio de Janeiro, e havia uma exigência elementar na formação da cidade carioca em um ambiente propício à concentração e à acumulação do capital (ABREU, 1987). Passos alterou toda configuração que existia de cidade, imprimindo a marca da modernidade inclusive em bairros que não tinham o mínimo de infraestrutura. A população mais pobre, que residia na área central da cidade em cortiços, foi retirada pelas instituições de segurança do Estado e ocupou locais que eram até então desinteressantes para os agentes imobiliários e para a prefeitura e ainda possuíam péssimas condições de salubridade. Morros localizados no centro da cidade foram densamente ocupados, como Morro da Providência, Morro Santo Antônio, Morro do São Carlos, uma opção para os trabalhadores que necessitavam morar próximo aos postos de trabalho.

A população na cidade crescia cada vez mais, os morros da área central não comportariam todo esse contingente, os subúrbios se tornaram uma alternativa mais imediata e natural para a expansão urbana da cidade. As freguesias urbanas de Engenho Velho e Engenho Novo obtiveram um aumento populacional exponencial, e, em 1890, a população residente era de 36.988 e 27.873, já em 1906, os montantes estavam em 91.494 e 62.898 indivíduos, respectivamente. Além disso, nas freguesias rurais de Inhaúma e Campo Grande, mais afastadas do centro, os números foram em 1890 de 17.448 e 15.950 para 68.557 e 31.248 em 1906, respectivamente (ABREU, 1987). Uma das rápidas consequências da Reforma Passos foi a saída de um significativo grupo de pessoas do núcleo urbano da cidade carioca em direção aos subúrbios cariocas, a periferia imediata e mais distante, a periferia intermediária, podemos elencar aqui alguns municípios do Grande Rio, por exemplo, Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Nilópolis, São João de Meriti, São Gonçalo, Magé.

A ocupação urbana para além dos limites do Distrito Federal teve uma vultosa efetividade, a tríade *saneamento-ferrovias-autoconstrução* possibilitou um rápido loteamento das cidades do entorno da capital do país. O político Nilo Peçanha teve papel importantíssimo nesse ordenamento territorial dessas áreas limítrofes. À medida que a Baixada da Guanabara/Fluminense recebia melhorias básicas de sobrevivência, os agentes imobiliários atuavam para ocupar o território, um mercado em franco crescimento, pois o preço dos terrenos e imóveis na capital eram elevados e ainda existia uma fiscalização/padronização por parte da prefeitura, prática essa inexistente na periferia mais distante.<sup>26</sup> Medida que tinha o objetivo de

---

<sup>26</sup> O potencial de uso e ocupação dos municípios da Baixada da Guanabara/Fluminense como uma área de expansão da capital do Brasil era uma necessidade e realidade. Isso é evidenciado nesse fragmento de texto da Revista Brasileira de Geografia: “Do extraordinário crescimento da capital nesse século XX, decorrente do desenvolvimento de novas funções e da ampliação das antigas, resultou a necessidade de mais amplo espaço para sua expansão e foi na baixada próxima, que ela o encontrou. Preciosa para as necessidades de expansão da metrópole, essa região foi alvo de várias iniciativas governamentais que visavam a beneficiar a própria capital do país, como o seu saneamento, a instalação de colônias agrícolas, a retificação e pavimentação de estradas antigas e a construção de novas, a eletrificação ou melhoria de condições técnicas da rede ferroviária. Nela, também, foi e vem sendo aplicada boa parte dos capitais particulares originários da metrópole em empreendimentos diversos

proibir qualquer tipo de descaracterização das regras vigentes. As Estradas de Ferro Central do Brasil, Leopoldina, Rio D'Ouro e Linha Auxiliar tiveram importância central no transporte e manutenção de operários e pessoas pobres na Baixada, movimentando um contingente da vez maior a cada ano que se passava.

Duque de Caxias, município localizado no entorno da capital e na Baixada da Guanabara/Fluminense, é um exemplo do rápido crescimento populacional impulsionado por dois fatores primordiais – a corrente migratória e a expulsão, em escala crescente, de massas de trabalhadores das áreas valorizadas da metrópole para locais mais distantes (BELOCH, 1986, p. 33). A população de Duque de Caxias em 1910 era de 800 habitantes, em 1920 estava em 2.920, 1940 em 28.388, 1950 em 92.400, 1960 em 241.026 habitantes. Em 1960, a população de Duque de Caxias representava cerca 27% de todo o agrupamento humano existente na Baixada da Guanabara/Fluminense, ou seja, de um número total de 891.300 pessoas (BELOCH, 1986, p. 33). Nos anos que seguiram, em especial pós-1930, o processo de industrialização foi essencial para a dinamização da região, ampliando ainda mais a ocupação em uma área que “era preciosa demais para que se lhe confiasse o puro e simples papel de zona rural” (SOARES, 1962, p. 170). Havia um projeto de nação a partir dos princípios do advento industrial, e o subúrbio carioca e a periferia imediata estavam inseridas nesse contexto.

A “cidade luz” por *Haussmann* inaugurou as bases da modernidade e renovação do processo de acumulação capitalista, e o papel das cidades passou por uma metamorfose depois de Paris. Ela serviu de modelo para promoção das modificações na cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, um local que se assemelhava e muito com as condições deterioradas da capital francesa. O espaço pode ser entendido como o “lôcus da reprodução das relações sociais de produção, isto é, reprodução da sociedade” (CORRÊA, 1995, p. 25); ou seja, as alterações vivenciadas na cidade carioca com o intuito de romper com a imagem de retrógrada, atrasada e arcaica consubstanciou em repercussões em toda a nação, porém, majoritariamente nos grupos sociais mais humildes que residiam na área central da cidade. A Reforma Passos serviu como corolário para a efetiva ocupação da área metropolitana do Estado do Rio de Janeiro, e municípios da Baixada da Guanabara/Fluminense tiveram uma “onda loteadora” à medida que mais pessoas saíam da capital em destino a essas áreas mais longínquas.

O caráter da revitalização urbana no começo do século XX dispôs de efeitos e resultantes além da escala local. No caso da cidade do Rio de Janeiro, suas condicionantes influenciaram desdobramentos na organização do Estado do Rio de Janeiro - o qual seria importante que, no momento, a cidade carioca deixasse de ser capital do Brasil em 1960, cidade-estado a partir do Estado da Guanabara e após a fusão do Estado do Rio de Janeiro em 1974 na administração militar – e serviriam também como referência de urbanização e ordenamento territorial para o restante do país. Portanto, as prerrogativas que remodelaram Paris adequaram-se às condições dos trópicos e fomentaram uma nova organização do Estado brasileiro, em um período de “renovação” política e ideológica.

### **1.3 Duque de Caxias no contexto metropolitano do Rio de Janeiro**

A cidade do Rio de Janeiro apresentava uma expansão de seu tecido urbano para além dos seus limites territoriais, durante o período de 1906-1930; áreas imediatas como os subúrbios (Carioca e Fluminense) foram anexados ao crescimento imobiliário e demográfico (ABREU, 1987). Os processos de industrialização e urbanização equivaleram a um grande amortecedor social, fundamental para a inexistência da reforma agrária pela aristocracia brasileira. A crença em uma vida mais digna fomentava em um movimento migratório inter-regional (CANO, 2008). Alguns

---

tais como loteamentos, instalação de indústrias, empresas de transportes coletivos e outros.” (SEGADAS SOARES, 1962, p. 161)

fatores auxiliaram nessa ocupação, com a ingerência da figura do Estado: Comissões Federais de Saneamento na Baixada Fluminense, ampliação do transporte ferroviário com a eletrificação das linhas, tarifas com valores únicos/subsidiados e abertura de avenidas e rodovias ligando o espaço metropolitano, tais como Rodovia Rio-Petrópolis (1928), Avenida Brasil (1946), Rodovia Presidente Dutra (1951).

O fenômeno do êxodo rural, ocorrido no Brasil com mais intensidade durante os anos de 1950-1970, com destino aos estados de São Paulo, e nesse caso específico, o Rio de Janeiro, teve três condicionantes importantes: de ordem política, sobretudo a herança de capital do Brasil (1763-1960), centralizador de instituições de Estado e da administração pública; de ordem demográfica, por conta do estado localizado na macrorregião mais populosa do país; de ordem econômica, pela razão do estado com a segunda maior participação industrial, destaque turístico nacional e segundo maior produto interno bruto (PIB). Segundo Santos (2008, p. 36): “O movimento migratório em direção às cidades, muito frequente em regiões industriais, toma, num país subdesenvolvido, a dimensão de um êxodo rural em grande escala”, ilustrando que o contingente populacional no estado – e principalmente na cidade carioca – crescia sem um planejamento ou uma ordenação das ocupações e atividades.

No que se restringe ao esboço institucionalizado pela União como área de influência das metrópoles brasileiras, a Constituição dos Estados Unidos do Brasil de 1937 dispõe em seu artigo 29 as normativas que iriam organizar as prerrogativas do agrupamento de municípios de uma região em comum<sup>27</sup>. Outra carta magna que traz em seus artigos as bases percursoras para idealização das regiões metropolitanas será a Constituição da República Federativa do Brasil de 1967; ela explicita como ocorreria a idealização das regiões metropolitanas do território brasileiro. A política urbana-territorial foi ajustada aos princípios da égide da Ditadura Civil-Militar (1964-1985), de caráter centralizador e autoritário. Planejar o processo de desenvolvimento e orientação urbana no Brasil naquele período era urgente, haja constatado o grande contingente populacional que crescia exponencialmente nas metrópoles brasileiras. O artigo 157, parágrafo 10º salienta (BRASIL, 1967):

A União, mediante lei complementar, poderá estabelecer regiões metropolitanas, constituídas por Municípios que, independentemente de sua vinculação administrativa, integrem a mesma comunidade sócio-econômica, visando à realização de serviços de interesse comum.

Contudo, as primeiras regiões metropolitanas no Brasil só foram concebidas em 1973, oito inicialmente; são elas: São Paulo, Salvador, Fortaleza, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Belém e Curitiba. No ano seguinte, 1974, após a fusão dos antigos estados da Guanabara e do Rio de Janeiro pelo artigo 08<sup>28</sup> da Lei Complementar nº 20 e sancionada pelo então Presidente Ernesto Geisel, é criada a Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) sob a justificativa de integração política, administrativa e territorial na gestão Faria Lima (AZEVEDO e LOBO, 2015). A união do estado do Rio de Janeiro significou a concentração urbana, em modalidade oficial, das conexões entre a cidade central e os municípios limítrofes existentes, retomando a um novo processo de acumulação capitalista a partir da junção dos mercados, o que ratificou a posição *core-área* avançada do país e objetivou um equilíbrio regional frente ao predomínio econômico paulista (DAVIDOVICH, 2010). Inicialmente, a área era composta por quatorze municípios, totalizando uma extensão territorial de 6.464 km<sup>2</sup>.

---

<sup>27</sup> O artigo 29 da Constituição dos Estados Unidos do Brasil, de 1937, governo de Getúlio Vargas diz: “Os municípios da mesma região podem agrupar-se para a instalação, exploração e administração de serviços públicos comuns. O agrupamento, assim constituído, será dotado de personalidade jurídica limitada a seus fins.” Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao37.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao37.htm)

<sup>28</sup> O artigo 08 da Lei Complementar nº 20, de 1º de julho de 1974 enuncia: “Os Estados do Rio de Janeiro e da Guanabara passarão a constituir um único Estado, sob a denominação de Estado do Rio de Janeiro, a partir de 15 de março de 1975. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/lcp/lcp20.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp20.htm)

A Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) foi oficializada também pela Lei Complementar nº 20, de 1º de julho de 1974, na seção IV, artigo 19, esclarecendo que (LCP nº20/1974):

**Art. 19** - Fica estabelecida, na forma do art. 164 da Constituição, a Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

**Parágrafo único** - A Região Metropolitana do Rio de Janeiro constitui-se dos seguintes Municípios: Rio de Janeiro, Niterói, Duque de Caxias, Itaboraí, Itaguaí, Magé, Maricá, Nilópolis, Nova Iguaçu, Paracambi, Petrópolis, São Gonçalo, São João do Meriti e Mangaratiba.

A transição do regime militar para uma democracia ocorreu de maneira lenta e gradual, depois de vinte e um anos à frente do executivo; um governo que suspendia direitos civis e extinguiu eleições diretas para os cargos públicos instaurou o bipartidarismo com a subserviência dos poderes legislativos e judiciário e, além disso, promulgou cinco Atos Institucionais (AI), o que finalmente tem seu melancólico e tardio término. O governo do Presidente General João Batista Figueiredo (1979-1985) será marcado pelo processo de abertura política, com a Lei de Anistia, mas também pela severa crise econômica que assolava todo o território nacional. Ainda que as eleições de 1985 fossem de forma indireta, a vitória de Tancredo Neves (Presidente) e José Sarney (Vice-Presidente) marcam o desfecho do regime repressivo. Desta forma, os partidos criados no bojo da redemocratização tiveram como alvo o “entranço autoritário constitucional” que regiam as leis durante a ditadura.

A Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 é um marco na história deste país, promulgada pelo então Presidente da Câmara dos Deputados, Ulysses Guimarães, em 5 de outubro. Nunca movimentos sociais dos mais variados matizes participaram ativamente para alcançar o exercício pleno dos direitos sociais, individuais, liberdade, bem-estar, justiça, segurança e igualdade. Respeitando as pluralidades do povo brasileiro, depois de um ano e oito meses de discussão, a Assembleia Nacional Constituinte aprovou a nova carta magna brasileira. Entre os principais pontos da “Constituição Cidadã”, podemos citar: forma de regime de governo, legislação trabalhista, relações étnico-raciais, povos originários, legislação eleitoral, normas sobre o espaço agrário, orientações acerca dos meios de comunicação, papel do ordenamento territorial urbano/rural e outros pontos inseridos nos seus 250 artigos e emendas constitucionais.

A nova Constituição garantiu aos entes federativos – A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios – maior grau de autonomia, seja no âmbito da administração pública, orçamentos, transferências governamentais para as esferas da educação, infraestrutura, trabalho e saúde, eleitoral e ordenamento do político-territorial. Assim sendo, a partir de 1988, os estados da federação passaram a ter a liberdade e a incumbência de instituir suas respectivas regiões metropolitanas, uma atribuição restrita ao governo federal durante o governo militar<sup>29</sup>. Nesse momento, houve um crescimento significativo no número de RM's no Brasil, unidades da federação com apenas uma, outros com duas ou mais. Contudo, o que podemos perceber é que não há um critério padrão para a instauração desses espaços de municípios contíguos nos estados federados. Em 2020, o Brasil possuía 74 regiões metropolitanas, e os estados com os maiores números de RM's são: Paraíba (12), Santa Catarina (11), Alagoas (9) e Paraná (8). Além disso, contamos ainda com 05 Aglomerações Urbana – três no estado de São Paulo e duas no Rio Grande do Sul - e 03 RIDE's (Rede Integrada de Desenvolvimento) – Distrito Federal

---

<sup>29</sup> No 3º parágrafo, artigo 25, menciona que: “Os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)

e Entorno, Grande Teresina e Petrolina-Juazeiro (IBGE, 2020). O estado do Rio de Janeiro possui apenas uma Região Metropolitana, a Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ).

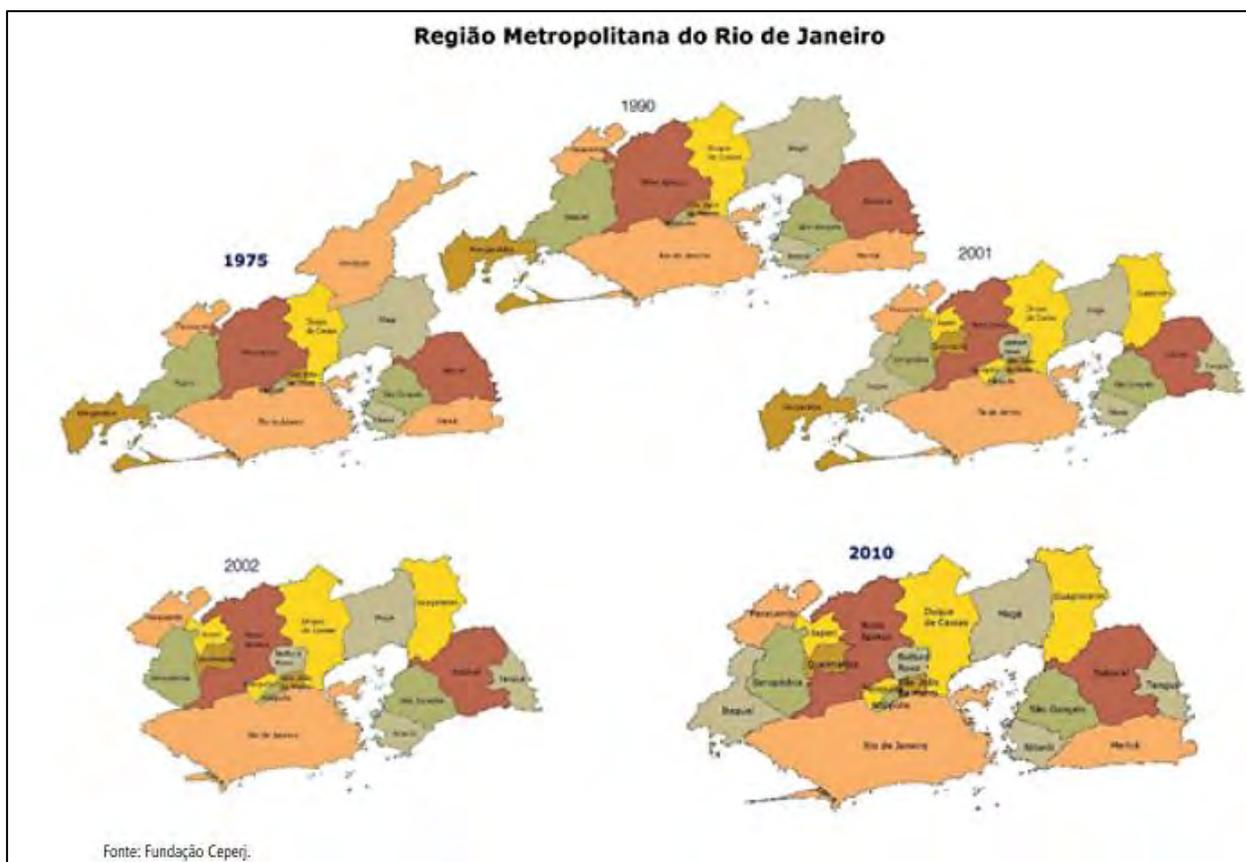
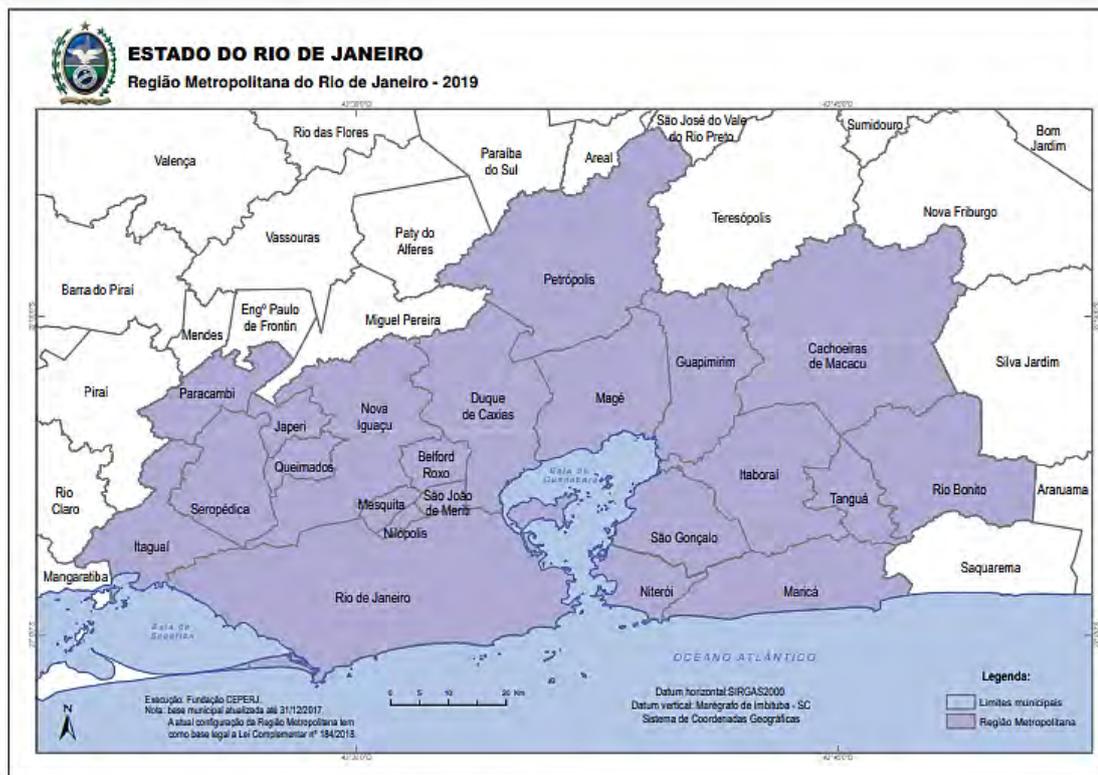


Figura 7: Evolução da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ). Fonte: Fundação Cepej. Disponível em:

[https://www.ipea.gov.br/redeipea/images/pdfs/governanca\\_metropolitana/150820\\_relatorio\\_a\\_rranjos\\_riode\\_janeiro.pdf](https://www.ipea.gov.br/redeipea/images/pdfs/governanca_metropolitana/150820_relatorio_a_rranjos_riode_janeiro.pdf)

Com o passar dos anos, muitos distritos foram elevados a municípios, principalmente na década de 1990, como Belford Roxo, Queimados, Japeri, Mesquita, Tanguá, Seropédica e Guapimirim. Alguns municípios que eram anteriormente enquadrados na RMRJ, como, por exemplo, Petrópolis, Itaguaí, Mangaratiba e Maricá foram incluídos em outras regiões administrativas, bem como, região serrana, costa verde e baixadas litorâneas, respectivamente. Contudo, na década de 2000 e 2010, alguns desses municípios voltaram a fazer parte da RMRJ. Em 2009, Itaguaí e Maricá. A lei nº 184 de 2018 adiciona novamente Petrópolis à Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Além disso, devido às alterações da paisagem urbana e ao grau de ingerência a esses municípios no leste metropolitano, através da Lei Complementar nº 158 de 2013, os municípios de Cachoeiras de Macacu e Rio Bonito fazem parte do espaço metropolitano. Desta maneira, a RMRJ é composta por 22 municípios limítrofes que sofrem ação da capital carioca, a segunda metrópole mais importante do Brasil.



Fonte: produção Fundação CEPERJ

Figura 8: Mapa da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) – 2019. Fonte: Fundação CEPERJ. Disponível em: <https://www.ceperj.rj.gov.br/wp-content/uploads/2021/08/Mapa-da-Regiao-Metropolitana-do-Rio-de-Janeiro-%E2%80%93-2019-CEPERJ.pdf>

A população do Estado do Rio de Janeiro está estimada em 17.463.349 habitantes (IBGE, 2021). A Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) possui, em seus 22 municípios limítrofes, o contingente de 13.190.991 habitantes, representando mais de 75% da população total do Estado, em uma área de 7.529,94 km<sup>2</sup> (IBGE, 2021). Um território que concentra e centraliza serviços, capital, força de trabalho, infraestrutura. A área urbana da cidade do Rio de Janeiro é a segunda maior do Brasil, a sexta maior das Américas e a décima sexta maior do planeta.<sup>30</sup> Essas informações ratificam a complexidade do objeto de análise, um ambiente heterogêneo, contraditório, desigual e pujante.

O valor do Produto Interno Bruto (PIB) do Estado do Rio de Janeiro em 2018 foi de R\$ 758.859.046,87, segunda unidade federativa em recursos econômicos (CEPERJ, 2020). Contudo, realizando uma separação detalhada das atividades<sup>31</sup> que compõem essa estatística, constataremos que a agropecuária obteve o montante de R\$ 2.963.282, a indústria conseguiu R\$ 149.938.211, a setor de serviços angariou em R\$ 351.657.788, o campo de administração pública arrecadou R\$ 125.615.423 e os impostos sobre produtos alcançaram R\$ 128.409.156,00. O Produto Interno Bruto (PIB) per capita - que é o indicador econômico/total de riquezas que divide o PIB pelo número de habitantes de um município, estado ou país - do

<sup>30</sup> Informações disponíveis na publicação “The world’s largest cities and urban areas in 2020” no site “City Mayors Statistics”. Disponível em: [http://www.citymayors.com/statistics/urban\\_2020\\_1.html](http://www.citymayors.com/statistics/urban_2020_1.html)

<sup>31</sup> Segundo o estudo do Produto Interno Bruto (PIB) de 2018 confeccionado pelo Fundação Centro Estadual de Estatísticas, Pesquisas e Formação de Servidores Públicos do Rio de Janeiro (CEPERJ), na análise setorial das atividades econômicas e participação dos setores de atividade econômica no PIB do ERJ em 2018, a atividade de serviços obteve (65,5%), indústria (23,8%), comércio (10,2%) e agropecuária (0,5%). Estudo disponível em: <https://www.ceperj.rj.gov.br/wp-content/uploads/2021/07/PIB-ESTADUAL2018.pdf>

Estado do Rio de Janeiro é de R\$ 44.223. A participação do PIB fluminense na economia brasileira foi de 10,8%, ficando atrás apenas de São Paulo com 31,60% (CEPERJ, 2020).

Quando restringimos apenas a participação da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ), compreendemos porque essa região de governo, comparada às demais regiões (Noroeste, Norte, Serrana, Baixadas Litorâneas, Médio Paraíba, Centro-Sul e Costa Verde)<sup>32</sup>, reúne todo o arcabouço político, econômico e burocrático do território fluminense. A capacidade econômica chancela a imponência do espraiamento carioca nas cidades circunvizinhas. O Produto Interno Bruto (PIB) total da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) em 2018 foi de R\$ 574.379.390, representando cerca de 75% da soma de todas as riquezas da unidade federativa, segmentado nas atividades econômicas que compõem o PIB estadual: Agropecuária (R\$ 431.666), Indústria (R\$ 90.906.077), Serviços (R\$ 279.604.556), Administração Pública (R\$ 92.564.757) e Impostos sobre Produtos (R\$ 110.321.963). O Produto Interno Bruto (PIB) *per capita* da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) foi de R\$ 44.165.

Em 2018, também foi divulgado o aporte financeiro e econômico do Produto Interno Bruto (PIB) dos municípios fluminenses<sup>33</sup>, no que se refere aos 22 municípios pertencentes a Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ), a capital, o município do Rio de Janeiro apresentou o PIB de R\$ 364.052.058 (1º). Duque de Caxias exibiu o montante de R\$ 41.595.845 (2º), se tornando a segunda maior economia do estado. Niterói expôs a quantia R\$ 40.356.679 (3º). Maricá com R\$ 26.982.459 (5º). São Gonçalo com a soma de R\$ 18.501.296 (6º). Nova Iguaçu obteve R\$ 16.818.603 (7º), a segunda maior economia da Baixada Fluminense, atrás apenas de Duque de Caxias. Petrópolis com R\$ 12.672.637 (10º). São João de Meriti mediante o valor de R\$ 9.308.683 (12º). Itaguaí possui a soma de R\$ 8.054.417 (16º). Logo depois, vem o município de Belford Roxo com R\$ 7.933.424 (17º). Itaboraí declarou R\$ 4.474.777 (23º). Seropédica apontou a quantia de R\$ 4.462.277 (24º). Magé expressou o valor de R\$ 3.880.686 (26º). Queimados ficou com R\$ 3.589.831 (28º).

Fora os municípios com maiores participações no PIB estadual e na RMRJ, temos os entes federativos com atuação mais discreta na RMRJ, por exemplo, Nilópolis com R\$ 2.802.534, Mesquita com R\$ 2.261.969, Rio Bonito com R\$ 1.660.195, Japeri com R\$ 1.437.339, Cachoeiras de Macacu com R\$ 1.032.922, Guapimirim com R\$ 976.315, Paracambi com R\$ 974.072 e com a menor arrecadação dos municípios da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ), Tanguá, apresentando um total de R\$ 550.372. Isso evidencia que, apesar de todas essas cidades estarem agrupadas em uma região comum, elas apresentaram comportamentos e tendências distintas, algumas inclusive conservando peculiaridades que confere, de maneira “disfarçada”, um caráter bucólico, de amenidades, aspecto de paisagens rurais, uma franja periurbana, vide os casos dos municípios limítrofes as outras regiões de

---

<sup>32</sup> O estado do Rio de Janeiro está regionalizado em oito Regiões de Governo. Essa regionalização foi embasada pela Lei nº 1.227/87, a qual aprovou o Plano de Desenvolvimento Econômico e Social 1988/1991, sancionada pelo então Governador W. Moreira Franco (1987-1991) em 17/11/1987. Disponível em: [http://alerjln1.alerj.rj.gov.br/contlei.nsf/b24a2da5a077847c032564f4005d4bf2/51a931ecb8fb1079032565440066979c?OpenDocument&ExpandSection=-5#\\_Section5](http://alerjln1.alerj.rj.gov.br/contlei.nsf/b24a2da5a077847c032564f4005d4bf2/51a931ecb8fb1079032565440066979c?OpenDocument&ExpandSection=-5#_Section5)

<sup>33</sup> De acordo com o Ceperj (2020), as economias mais desenvolvidas do Estado do Rio de Janeiro em 2018, excetuando a Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ), foram: Campos dos Goytacazes com R\$ 32.313.154 (4º), Macaé com R\$ 15.405.622 (8º), Volta Redonda com R\$ 13.764.889 (9º), Cabo Frio com R\$ 10.970.087 (11º), Angra dos Reis com R\$ 8.936.325 (13º), Rio das Ostras com R\$ 8.582.561 (14º), Resende com R\$ 8.425.983 (15º), São João da Barra com R\$ 7.203.742 (18º), Nova Friburgo com R\$ 5.215.052 (19º), Barra Mansa com R\$ 5.163.796 (20º), Teresópolis com R\$ 5.155.905 (21º), Itatiaia com R\$ 4.931.800 (22º), Três Rios com R\$ 3.956.601 (25º), Mangaratiba com R\$ 3.591.900 (27º), Saquarema com R\$ 3.091.089 (29º), Porto Real com R\$ 2.856.209 (30º). Informações disponíveis em: <https://www.ceperj.rj.gov.br/wp-content/uploads/2021/07/PIB-MUNICIPAL-2018.pdf>

governo do Estado do Rio de Janeiro.

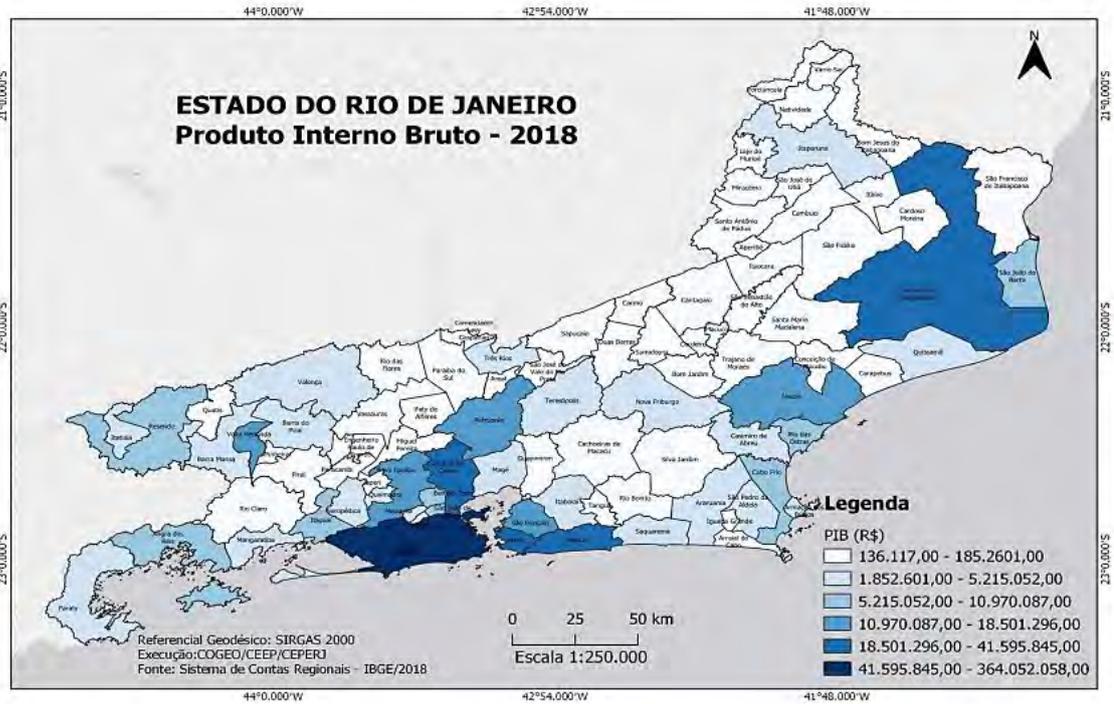


Figura 9: Mapa de Produto Interno Bruto (PIB) por municípios do Estado do Rio de Janeiro.

Fonte: Fundação CEPERJ. Disponível em: <https://www.ceperj.rj.gov.br/wp-content/uploads/2021/07/PIB-MUNICIPAL-2018.pdf>



Figura 10: Mapa da Capital, RMRJ, Baixada Fluminense, Extremo Oeste Metropolitano e Leste Metropolitano. Disponível em:

<https://journals.openedition.org/espacoeconomia/docannexe/image/13591/img-2.jpg>

Dentre os 92 municípios existentes no Estado do Rio de Janeiro (ERJ) e dos 22 municípios que compõem a Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ), a constituição de Duque de Caxias ocorreu de maneira singular, apesar da grande ingerência da capital, o Rio de Janeiro, seja pelas questões econômicas. A condicionantes que corroboraram a emancipação de Duque de Caxias em 1943 do município de Nova Iguaçu serão visíveis na paisagem do território até os dias atuais, sejam elas políticas, econômicas ou naturais. Inclusive, tornando este ente federativo o maior em contingente populacional da Baixada Fluminense, mais importante economicamente e com destaque para as áreas de indústria, serviços, administração pública. Duque de Caxias detém cerca de 5,5% da participação do Produto Interno Bruto (PIB) estadual, ficando atrás apenas da capital fluminense, com 48% (CEPERJ, 2020).

O município de Duque de Caxias/RJ está localizado no estado do Rio de Janeiro, mais especificamente na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ). Possui uma população estimada em 929.449 habitantes (IBGE, 2021) e com uma densidade demográfica de 1.828,51 hab/km<sup>2</sup> (IBGE, 2010), configurando o terceiro município mais populoso do estado, atrás apenas da capital e de São Gonçalo, e o 18º de todo o Brasil. Além disso, o município fluminense expõe o terceiro maior colégio eleitoral do estado do Rio de Janeiro, com 658.018 eleitores, representando 5,27 % (TRE, 2021). Apresenta uma posição geográfica estratégica, situado a menos de 20 km da cidade do Rio de Janeiro e com conexões mediante os modais ferroviários e rodoviários de transporte. Aliás, a expectativa de vida ao nascer em Duque de Caxias é de 75,0 anos (IBGE, 2010).

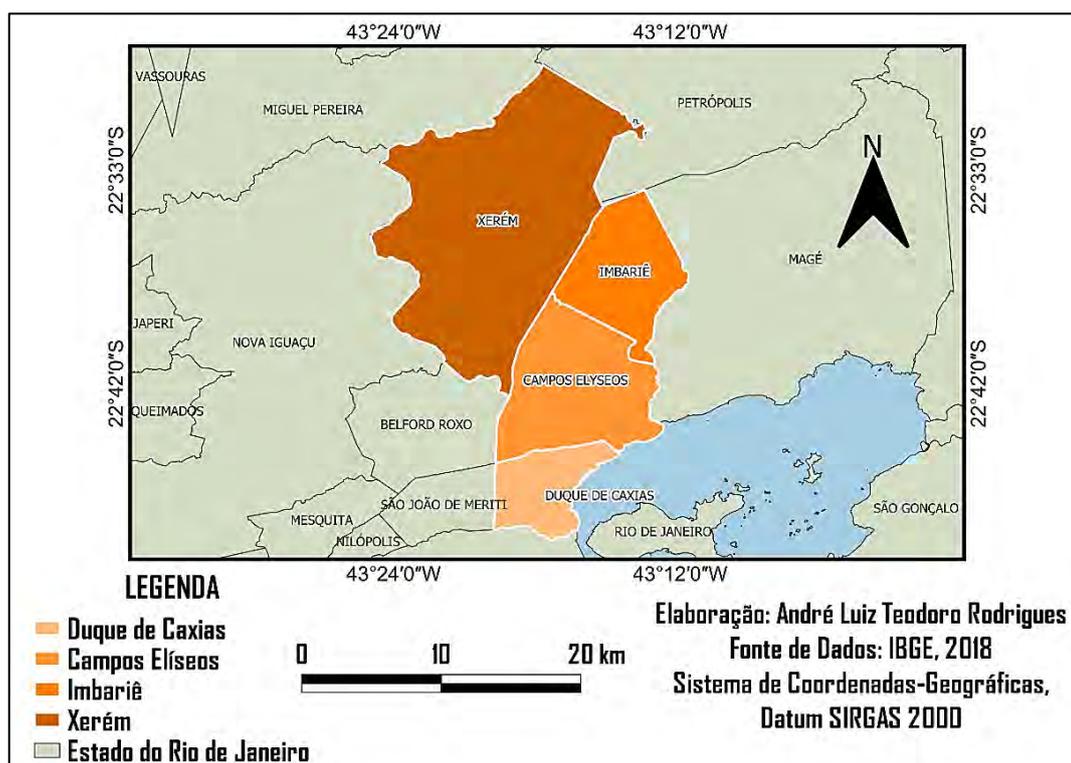


Figura 11: Mapa da localização dos Distritos do Município de Duque de Caxias/RJ –  
 Fonte: IBGE (2018), DNIT 2018

Duque de Caxias possui uma extensão territorial calculada em 467, 319 km<sup>2</sup> (IBGE, 2021), classificada atendendo a Hierarquia Urbana brasileira (IBGE, 2018) como MetrÓpole Nacional (1B) – Município integrante do Arranjo Populacional do Rio de Janeiro. Esse município fluminense exibe 85,3% de cobertura adequada de esgotamento sanitário, o Índice

de Desenvolvimento Humano Municipal de 0,711, o salário médio mensal dos trabalhadores formais foi cotado em 2,7 salários mínimos. O território de Duque de Caxias/RJ é dividido em 4 distritos: 1º Duque de Caxias, 2º Campos Elíseos, 3º Imbariê, 4º Xerém. Os distritos dispõem características distintas e também contingente populacional diferente entre si. Por intermédio dos dados do Censo Demográfico de 2010 (IBGE, 2010) o distrito mais populoso é o 1º (Duque de Caxias), com 341.304 habitantes, o 2º (Campos Elíseos) com 290.762 habitantes, 3º (Imbariê) com 161.853 habitantes e o 4º (Xerém) com 61.129 habitantes. O município possui 41 bairros oficiais (CÂMARA, 2021).

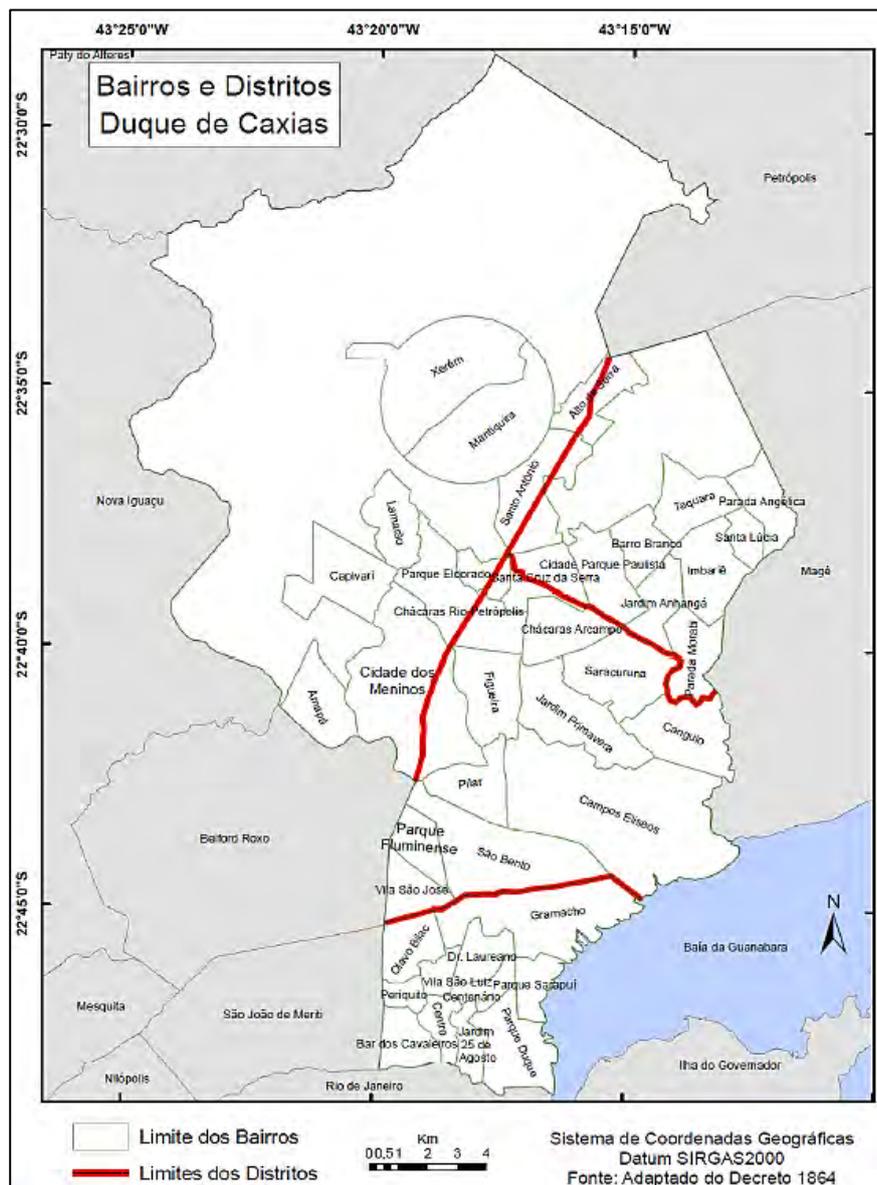


Figura 12: Mapa de Localização dos bairros do Município de Duque de Caxias/RJ –  
 Fonte: Secretária Municipal de Fazenda e Planejamento – SUPRE, 2010.

No 1º Distrito, Duque de Caxias, os bairros são: Jardim 25 de Agosto, Parque Duque, Periquitos, Vila São Luiz, Gramacho, Sarapuí, Centenário, Centro, Doutor Laureano, Olavo Bilac, Bar dos Cavaleiros, Jardim Gramacho. No 2º Distrito, Campos Elíseos, temos os seguintes bairros: Jardim Primavera, Saracuruna, Vila São José, Parque Fluminense, Campos

Elíseos, Cangulo, Cidade dos Meninos, Figueira, Chácara Rio Petrópolis, Chácara Arcampo, Eldorado. No 3º distrito, Imbariê, reúnem-se: Santa Lúcia, Santa Cruz da Serra, Imbariê, Parada Angélica, Jardim Anhangá, Santa Cruz, Parada Morabi, Taquara, Parque Paulista, Parque Equitativa, Alto da Serra, Santo Antônio da Serra. No último distrito, 4º, Xerém, contamos: Parque Capivari, Mantiqueira, Jardim Olimpo, Lamarão, Xerém, Amapá.

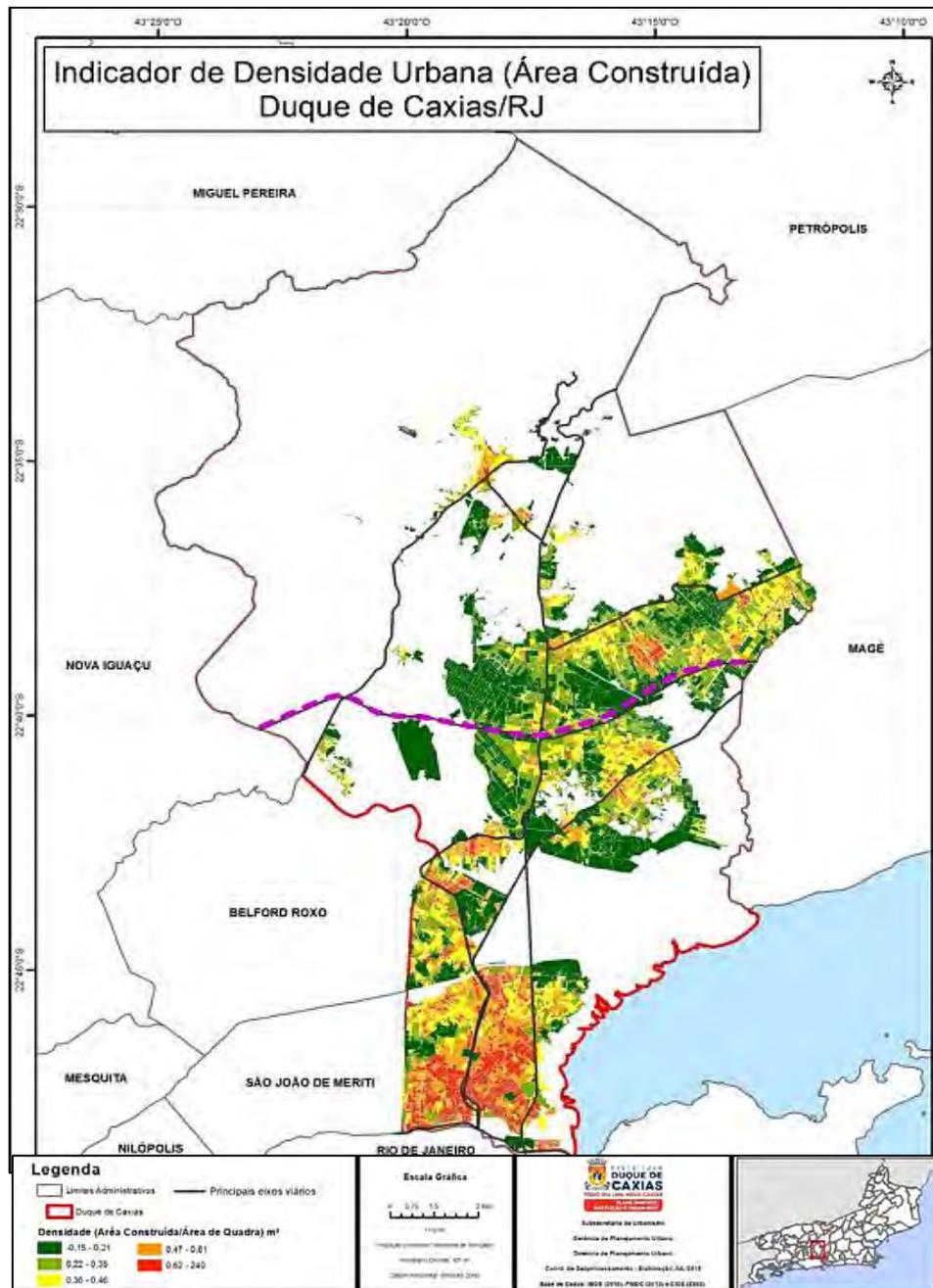


Figura 13: Mapa de Densidade Demográfica do Município de Duque de Caxias/RJ –  
Fonte: Secretária Municipal de Fazenda e Planejamento – SUPRE, 2010.

Nem sempre o município de Duque de Caxias apresentou uma pujante economia, capaz de polarizar municípios limítrofes, como Magé, Belford Roxo, São João de Meriti Guapimirim, e também compor atuação significativa nas esferas políticas e financeiras da Unidade

Federativa fluminense. Atualmente, o município se destaca nas atividades de serviços, com participação de 5,8% do valor total do Estado (CEPERJ, 2020)<sup>34</sup>, a atividade industrial, um símbolo de simbiose com a instalação do município de 1943, pela presença da Fábrica Nacional de Motores (FNM), posteriormente a Refinaria de Duque de Caxias (Reduc) e Fábrica de Borracha (Fabor), porém, mesmo expondo considerável desempenho, 6,0% do valor adicionado bruto no estado, Caxias vem sofrendo declinações, no aspecto relativo, deste setor tão relevante para a economia e também pela história.

As mudanças econômicas-produtivas no cenário internacional, como alguns autores apontam, entre os quais Harvey (1992; 2005), Santos (2000; 2003), Wallerstein (2003), Castells (2005), relacionam a nova fase de expansão do capitalismo, o advento das novas tecnologias da comunicação e informação (TIC's) e a cartilha política-contábil com os pressupostos do neoliberalismo. Essa conjuntura será a fomentadora do rompimento do *status quo* vigente do mundo, seja no âmbito político, econômico, social, ambiental, cultural. Indubitavelmente, os primeiros a passarem por essas transfigurações serão os países centrais, pós-1970. Os países periféricos foram afetados pelos postulados contemporâneos a partir dos anos 1990, sobretudo pela influência do documento conhecido como Consenso de Washington. A América Latina, especialmente México, Brasil e Argentina sentiram as consequências dos processos de privatizações, arrocho salarial, supressão dos sindicatos e muitas outras ações. As prioridades do Estado neoliberal são os direitos individuais à propriedade privada, promoção as instituições de mercados de livre funcionamento e de livre comércio, as liberdades individuais, estímulo ao empreendedorismo, empresas privadas como a chave para inovação e geração de riquezas (HARVEY, 2005, p. 75). O Estado deve se preocupar com o saneamento financeiro, saúde da unidade monetária e do emprego do monopólio da força, se necessário.

Em uma escala mais regional, Oliveira (2003) explica as modificações que esse novo contexto somado ao fator das redes e hierarquias urbanas engendrou nas cidades do Estado do Rio de Janeiro (ERJ), promovendo comportamentos que se intensificariam temporalmente:

Consoante às mudanças na organização dos sistemas urbanos, agora mais integrados à economia de serviços, observa-se a formação de um novo padrão de localização das indústrias, produtor de uma nova espacialidade industrial que, por sua vez, vincula-se a uma redefinição das relações entre os sistemas urbanos e os sistemas regionais. Um dos aspectos centrais, neste ponto, diz respeito a uma crescente descentralização, em termos espaciais, das atividades produtivas industriais, e ao crescimento do papel desempenhado pelas cidades de porte médio. Estas, agora, tornam-se lugar privilegiado para as novas instalações em todo o mundo, já que a ampliação do acesso a investimentos e recursos por menores custos, ali propiciada, funciona não simplesmente como um incentivo, mas concretamente como uma alternativa às deseconomias hoje existentes nas metrópoles. O espaço geográfico, agora, mais do que antes, é um elemento estratégico para as empresas e para o processo de reprodução ampliada do capital. (OLIVEIRA, 2003, p. 28)

Durante a segunda metade do século XX, os meios de comunicação da capital reforçaram de modo pejorativo, algumas vezes jocoso, o abandono das instituições públicas de governo com a Baixada Fluminense, as péssimas condições de vida, sobretudo a carência de infraestruturas de saneamento básico, saúde, educação, transporte, opções de lazer, concomitante aos altos índices de violência<sup>35</sup>. No caso específico da violência, a constituição

---

<sup>34</sup> Os valores que abarcam a porcentagem explicitada nas atividades de indústria e serviços estão estimados em R\$ 8.997.788 e R\$ 20.229.370, respectivamente. Ilustrando montantes expressivos em comparação aos demais entes federativos do ERJ.

<sup>35</sup> O pesquisador José Cláudio Souza Alves escreveu o livro “Dos barões ao extermínio: Uma história da violência na Baixada Fluminense”, um trabalho que esmiúça com muita qualidade a conjuntura de violência da colonização até o processo de fragmentação territorial com as emancipações no final da década de 1990. O autor explicita que

da Baixada Fluminense possui uma relação causal com essa condição, perpassando as diferentes administrações do território brasileiro (colônia, império, república, ditadura civil-militar, redemocratização). Grupos de extermínio, “polícia mineira”, figuras autoritárias/clientelistas, esquadrões da morte tinham certa relevância na Baixada, inclusive exercendo influência em bairros limítrofes da capital.<sup>36</sup> Até mesmo a “etimologia da palavra baixada” passou por um regime de depreciação, sendo classificada como um lugar inferior aos vizinhos, seja a capital, a cidade do Rio de Janeiro, a Região Serrana ou a Região da Costa Verde.

Todavia, apesar de todo o histórico e de certa forma estereótipo, alguns locais do Estado do Rio de Janeiro passaram a ser incluídos em políticas de investimentos de capitais privados e públicos. A Baixada Fluminense<sup>37</sup> foi uma dessas áreas que passaram por um processo de ressignificação, seja da perspectiva econômica e política. A partir dos anos de 1990, a Baixada Fluminense é vista como o “ABC Fluminense”, área que receberia vultuosos investimentos, como *shopping centers*, lançamentos imobiliários, indústrias, promoção de seminários econômicos com a BF como assunto em jornais como O Globo e uma secretária exclusiva (secretária estadual de desenvolvimento da Baixada Fluminense e de municípios adjacentes) no governo estadual na gestão de Marcello Alencar. Aliás, sob à égide deste contexto, talvez um dos momentos mais importantes no que se refere à integração física da RMRJ, a iniciativa infraestrutural de mobilidade/logística inaugurada em 1992, a primeira parte, e em 1994 foi finalmente finalizada, a via expressa Linha Vermelha (RJ-071), uma estrada que foi além do caráter de intervenção urbana, por deter um papel simbólico (ENNE, 2013).

Duque de Caxias foi um dos municípios mais favorecidos, com Nova Iguaçu, dessa nova era de visibilidade da Baixada Fluminense e também na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) nos anos de 1990/2000. Trabalhos acadêmicos, jornais, centros de pesquisa, políticos importantes começaram a observar os municípios de Duque de Caxias, Nova Iguaçu, São João de Meriti, Nilópolis e outros pertencentes a BF com outros olhos, uma concepção além da trágica e obscura característica tradicional de mazelas sociais. À vista disso, instituições como a Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (FIRJAN)<sup>38</sup> desenvolvem pesquisas sobre o desenvolvimento econômico do Estado do Rio de Janeiro. Um desses trabalhos é chamado Retratos Regionais, responsável por apresentar informações, dados, estatísticas da economia do Estado do Rio de Janeiro e suas respectivas Regiões de Governo. Porém, a

---

“a rápida reincorporação urbana da Baixada e seu intenso processo de loteamento a partir dos anos 30; a concentração populacional e, conseqüentemente, eleitoral nas suas terras; seu caráter estratégico frente aos grupos políticos dominantes tanto na esfera estadual como federal; a interferência da ditadura militar pós-64 no poder local e a atomização das reações sociais resultantes do abandono do estado; a subjetividade dos matadores e sua relação com a esfera política contribuíram para a formulação de uma situação onde a violência pode ser transubstanciada em credencial política capaz de conduzir seus operadores e os esquemas que lhe dão suporte aos postos-chaves do poder Executivo, Legislativo e Judiciário.” (SOUZA, 2003, p. 23)

<sup>36</sup> A chacina de Vigário Geral, que completa 29 anos em 2022, é um exemplo dessa conjuntura de carnificina. Ao todo foram mortas 21 pessoas inocentes na favela de Vigário Geral, zona norte da cidade do Rio de Janeiro. A tragédia foi notícia em todo o mundo e a Organização dos Estados Americanos (OEA) julgou como crime contra os direitos humanos. 52 policiais denunciados, contudo, apenas um permanece preso, mas em regime semiaberto. José Cláudio Alves discorre em seu livro o caso da parlamentar que lamentava a tragédia na rádio da segunda maior chacina da história do Rio de Janeiro em ação da Polícia Militar, classificando a favela de Vigário Geral como “uma favela da Baixada Fluminense” (SOUZA, 2003, p. 15).

<sup>37</sup> A Baixada Fluminense é uma área localizada dentro da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) de 13 municípios (Belford Roxo, Duque de Caxias, Guapimirim, Itaguaí, Japeri, Magé, Mesquita, Nilópolis, Nova Iguaçu, Paracambi, Queimados, São João de Meriti e Seropédica) contíguos e que apresentam processos de formação histórica, política, econômica, social e ambiental semelhantes.

<sup>38</sup> A Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (FIRJAN) representa as indústrias do estado do Rio de Janeiro nas esferas municipal, estadual e nacional. A instituição é cenário para diversos fóruns de debates e atua como agente de produção de pesquisas, estudos e projetos voltados para o desenvolvimento sustentável do estado do Rio e que reflitam no crescimento do Brasil. Informações disponíveis no site <https://www.facebook.com/sistemafirjan/info>.

FIRJAN possui uma metodologia de regionalização da unidade da federação diferente da divisão oficial.

Ao todo são 10 regiões do estado do Rio distintas, são elas: Capital Fluminense, Baixada I, Baixada II, Centro-Norte Fluminense, Centro-Sul Fluminense, Leste Fluminense, Noroeste Fluminense, Norte Fluminense, Serrana Fluminense, Sul Fluminense. O estudo reúne uma ampla investigação sobre os aspectos socioeconômicos, qualidade de vida, cobertura de saneamento básico, emprego e também oferta de energia elétrica. Pelo fato de a FIRJAN ter a sua própria territorialização, diferente da regionalização oficial do Estado do Rio de Janeiro elaborada pela Fundação Centro Estadual de Estatísticas, Pesquisas e Formação de Servidores Públicos do Rio de Janeiro (CEPERJ) que possui 8 regiões de governo, é interessante observar que alguns municípios integram a Baixada Fluminense, mesmo não pertencendo formalmente, como são os casos de Mangaratiba na região “Baixada I” e de Teresópolis na região da “Baixada II”. A região “Baixada I” compreende os municípios de Itaguaí, Japeri, Mangaratiba, Mesquita, Nilópolis, Nova Iguaçu, Paracambi, Queimados e Seropédica.

A região da “Baixada II” abrange os municípios de Belford Roxo, Duque de Caxias, Guapimirim, Magé, São João de Meriti e Teresópolis. Essa delimitação será abordada com mais especificidade em razão da centralidade que Duque de Caxias dispõem nesse estudo.<sup>39</sup> A região possui uma área de 2.107 km<sup>2</sup>, os setores que mais despontam economicamente são de alimentos, química, vestuário, produtos de borracha e plástico, bebidas, coque e construção. Concentra uma população de 2.318.642, corresponde a cerca de 13,9% do Estado do Rio de Janeiro (FIRJAN, 2018). O Produto Interno Bruto (PIB) da região foi orçado em R\$ 59,9 bilhões, 9,1% na participação no ERJ, desse montante, a desempenho fruto das atividades de serviços foram de R\$ 27 bilhões, administração pública apresentou R\$ 14 bilhões e a indústria conseguiu R\$ 11 bilhões. Ademais, o recorte analisado também teve uma considerável atuação no mercado exterior; a soma das importações somou US\$ 1,2 bilhão, cerca de 11,2% do ERJ, já as exportações totalizaram US\$ 1,1 bilhão, 4,5% do ERJ.

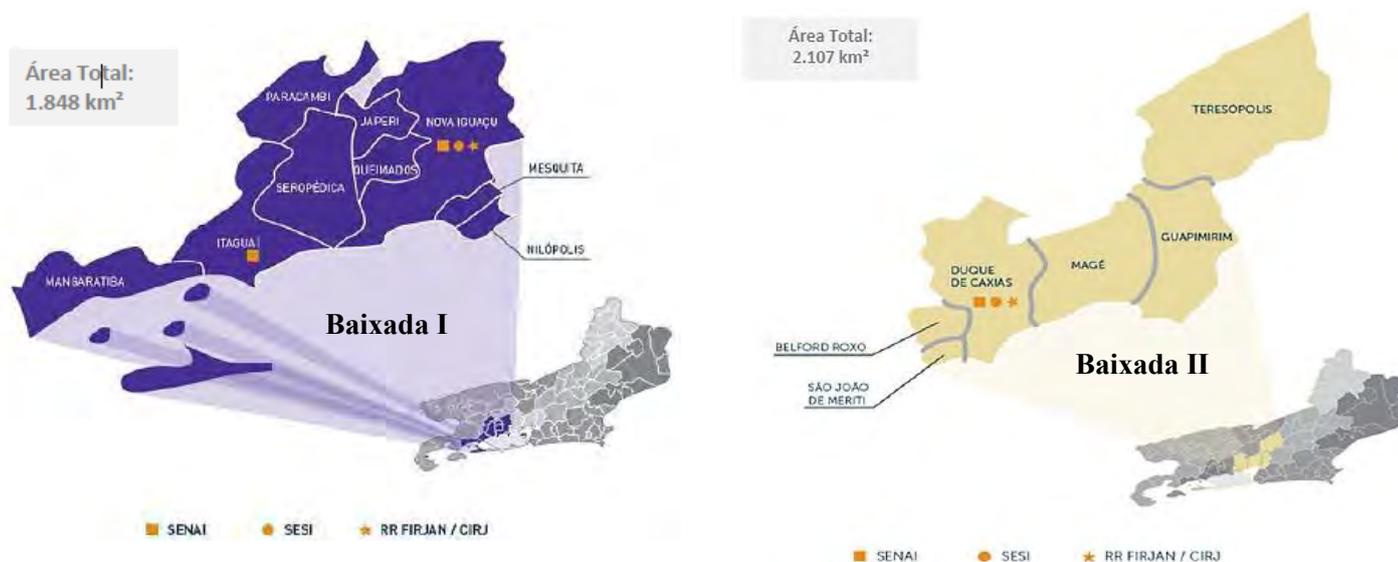


Figura 14: Localização dos municípios pertencentes às regiões da “Baixada I” e “Baixada II” no estudo Retratos Regionais. Fonte: FIRJAN, 2018.

<sup>39</sup> A sede do FIRJAN “Baixada II” localiza-se em Duque de Caxias, além disso, o município conta ainda com uma unidade do Serviço Social da Indústria (SESI) e uma do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI), ambas objetivando promover a formação educacional, profissionalizante, tecnológica de indivíduos a sociedade.

A arrecadação na região “Baixada II” expôs também uma arrecadação de impostos expressiva. Foi a quarta de todo o ERJ. Em repasseis de Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) o montante foi de R\$ 856 milhões, de Imposto sobre Serviços (ISS) a arrecadação foi de R\$ 343 milhões. Além disso, a região também foi contemplada com 5,3 % de *Royalties*, cerca de R\$ 149 milhões. (FIRJAN, 2018). A movimentação financeira da região é muito dinâmica, isso também é verificado com o levantamento de empresas que atuam nessa área. Há próximo de 22 mil empresas, 8% de todo o ERJ, nos seis municípios da “Baixada II”; 10 mil são destinadas às atividades comerciais, 3 mil são do setor industrial. No que se refere ao tamanho desses empreendimentos, por volta de 98% são consideradas micro e pequenas.

Quando olhamos especificamente para o panorama do cadastro central de empresas do município de Duque de Caxias, é verificado que existem 13.588 empresas cadastradas, o contingente ocupado está na ordem de 163.679 pessoas, deste número 146.312 pessoas são assalariadas. O rendimento médio mensal do cidadão caxiense é de 2,7 salários mínimos (IBGE, 2019)<sup>40</sup>. No que se declara sobre as finanças públicas municipais, as despesas orçamentárias empenhadas foram calculadas em R\$ 2.668.642.700, desse montante, R\$ 2.556.436.080 são despesas correntes e R\$ 112.206.620 são despesas de capital. Já as receitas orçamentárias realizadas foram orçadas R\$ 2.743.650.100, deste total, receitas de capital R\$ 2.259.470, receitas de contribuição R\$ 166.156.090, receitas correntes R\$ 2.741.390.630, receitas de dívida ativa R\$ 229.730, receitas de Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial (IPTU) R\$ 111.975.220, receitas de Imposto sobre Serviços (ISS) R\$ 274.587.520, receitas de Imposto sobre Transmissão de Bens Imóveis (ITBI) R\$ 13.219.180, as receitas de patrimônio R\$ 8.253.300 e as receitas de taxas R\$ 31.245.590. As receitas oriundas de transferências da União foram de R\$ 578.559.390, da Unidade da Federação atingiram o valor de R\$ 1.103.706.230, receitas tributárias estão em R\$ 571.193.730 e outras receitas correntes R\$ 25.664.460 (IBGE, 2019).

A posição estratégica da região é um fator determinante na atração de investimentos, em especial a vocação logística. Enquanto infraestrutura de mobilidade e eixos de deslocamento, podemos elencar a Rodovia BR-040, que passa por importantes unidades federativas, como Distrito Federal, Goiás, Minas Gerais e a Capital Fluminense; BR-116, conectando as regiões mais populosas do país e seus respectivos estados; Arco Rodoviário Metropolitano do Rio de Janeiro (BR-493), moderna e importante rodovia que liga os municípios da Baixada Fluminense por um trajeto mais rápido. Além disto, a região é limítrofe aos principais portos do ERJ (Itaguaí, Rio de Janeiro, Niterói) e aeroportos, como o Aeroporto Internacional Tom Jobim/Galeão e o Aeroporto Santos-Dumont, ambos localizados no município do Rio de Janeiro.

Desta maneira, é evidente que o município de Duque de Caxias desempenha papel essencial no cenário estadual, metropolitano e local em todos os aspectos e indicadores socioeconômicos. É uma cidade que foi capaz de ressignificar seu papel de coadjuvante, e algumas vezes tratada pela mídia como um ambiente depreciado, e hoje é uma das protagonistas do Estado do Rio de Janeiro. Independente da instituição de pesquisa, todas que abordarem Caxias perceberam a complexidade política, econômica, social, ambiental e cultural que é estudar um território que possui aproximadamente 1 milhão de habitantes. A capital fluminense exerce influência em toda a RMRJ em razão da sua relevância, porém, alguns municípios deste grupo de 22, como no caso de Duque de Caxias, são capazes de corroborar a manifestação da

---

<sup>40</sup> O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) disponibiliza em seu *site* na internet, mais especificamente no portal “cidades”, dados, informações, gráficos, mapas, indicadores dos 5.570 municípios brasileiros. É possível comparar cidades e estados da federação com os mais diversos indicadores socioeconômicos, além disso, materiais completos dos censos são expostos nesse mesmo local. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/>

metrópole contemporânea, a “metamorfose do seu território” e habilidade de intensificação de suas relações em escala mundial, mediante a ingerência da globalização. O fenômeno de “metropolização do espaço se constitui num processo socioespacial que transforma profundamente o território” (LENCIONI, 2017, p. 41)

#### 1.4 O paradoxo caxiense: uma cidade rica com grandes desigualdades

O significado da palavra “desigualdade” extraído do dicionário online *Michaelis* é: 1. Atributo de pessoas ou coisas distintas; dessemelhança, diferença; 2. Falta de equilíbrio, disparidade, distância; 3. Sem regularidade; desnivelamento; 4. Ausência de continuidade. Duque de Caxias é um município complexo, como já abordamos anteriormente; apresenta a segunda maior economia do ERJ e está entre 25 maiores do país, grande participação nos setores de indústria, comércio e serviços; possui em seu território indústrias símbolos do início da industrialização brasileira, é um ator político muito importante no estado, porém, é um entre os 92 municípios mais desiguais do Estado do Rio de Janeiro. Caxias é o retrato pormenorizado do que é o Brasil, um território com grande potencial e dito como o “futuro”, todavia, esse presságio nunca parece ser consolidar. Duque de Caxias é a personificação de geografias de espaços desiguais, incluídos aspectos socioeconômicos, políticos e ambientais.

Para o sociólogo Francisco de Oliveira, o Brasil poderia ser compreendido como um “ornitorrinco”, um animal extremamente exótico, bota ovos, apresenta uma estrutura semelhante a um bico e patas que os aproximam aos patos, contudo, é classificado como um mamífero. Assim é o Brasil, um país que convive com o que há de mais moderno da revolução molecular-digital e da financeirização da economia, porém, vivência também o que há de mais arcaico na formação econômica brasileira, os mais visíveis problemas sociais (habitação, desemprego, alimentação, reprodução da vida cotidiana) em suas metrópoles. O “ornitorrinco” é a feição incongruente do povo brasileiro enquanto nação, um atributo que se solidificou em *status quo*, nos tornou uma das sociedades capitalistas mais desigualitárias, mesmo experienciando taxas de crescimento expressivas em sua história.

Para Oliveira (2003), o subdesenvolvimento é um dos responsáveis pelas mazelas sociais vividas pelos brasileiros despossuídos de renda ou aqueles espoliados a partir da mercantilização da força de trabalho. Além disso, até mesmo os pressupostos oriundos da seleção natural de *Charles Darwin* não conseguiriam transfigurar o estágio de “modernização conservadora” que se deu no Brasil:

Nada disso é uma adaptação darwinista às condições rurais e urbanas do processo da expansão capitalista no Brasil, nem “estratégias de sobrevivência”, para uma certa antropologia, mas basicamente as formas irresolutas da questão da terra e do estatuto da força de trabalho, a subordinação da nova classe social urbana, o proletariado, ao Estado, e o “transformismo” brasileiro, forma da modernização conservadora, ou de uma revolução produtiva sem revolução burguesa. Ao rejeitar o dualismo cepalino, acentuava-se que o específico da revolução produtiva sem revolução burguesa era o caráter “produtivo” do atraso como condômino da expansão capitalista. O subdesenvolvimento viria a ser, portanto, a forma da exceção permanente do sistema capitalista na sua periferia. Como disse Walter Benjamin, os oprimidos sabem do que se trata. O subdesenvolvimento finalmente é a exceção sobre os oprimidos: o mutirão é a autoconstrução como exceção da cidade, o trabalho informal como exceção da mercadoria, o patrimonialismo como exceção da concorrência entre os capitais, a coerção estatal como exceção da acumulação privada, keynesianismo *avant la lettre*. (OLIVEIRA, 2003, p. 130-131)

O debate sobre a condição socioeconômica do Brasil é relevante porque explicita, em uma escala geral, um pouco da situação do município de Duque de Caxias, em uma escala local. Mesmo que o território caxiense seja um pequeno recorte de 467 km<sup>2</sup> de um país com mais de

8,5 milhões de Km<sup>2</sup>, os movimentos que promovem a inserção destes atores no rol do capitalismo contemporâneo são os mesmos que mantêm grande parte da população à margem desse sistema. Caxias foi escolhida na década de 1940 como uma das precursoras do processo de industrialização brasileiro, com a Fábrica Nacional de Motores (FNM), juntamente com a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) em Volta Redonda/RJ, Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) em Itabira/MG, Companhia Hidrelétrica do São Francisco (Chesf) em Recife/PE, Companhia Nacional de Álcalis (CNA) em Arraial do Cabo/RJ. Isso assinala o decurso da substituição de importação ao desenvolvimento econômico da nação com intervenção direta do Estado, principalmente nesses setores de bens de produção e infraestrutura. Contudo, essas medidas tinham apenas a finalidade de combater os obstáculos do crescimento econômico e a implantação de um parque industrial no Brasil, sem propor uma ascensão na questão social da grande massa de miseráveis no território nacional.

Alguns indicadores sociais explicitam um pouco a realidade contrastante em Caxias, como, por exemplo, o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), que considera os parâmetros de educação, renda e saúde do município; Caxia apresenta um índice de 0,711, o 49º do Estado do Rio de Janeiro (IBGE, 2010)<sup>41</sup>. Se compararmos com outros municípios da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) e principalmente da Baixada Fluminense – área construída sob o mesmo arcabouço histórico e cultural – constataremos a dissonância entre os pujantes atributos econômicos da qualidade de vida da população em situação de hipossuficiência.

1º - Niterói	0,837	23º - Natividade	0,730	47º - São Pedro da Aldeia	0,712	70º - Areal	0,684
2º - Rio de Janeiro	0,799	23º - Itaperuna	0,730	47º - Conc. de Macabu	0,712	70º - Belford Roxo	0,684
3º - Rio das Ostras	0,773	26º - Barra Mansa	0,729	49º - Duque de Caxias	0,711	72º - Rio Claro	0,683
4º - Volta Redonda	0,771	26º - Cordeiro	0,729	50º - Rio Bonito	0,710	73º - Rio das Flores	0,680
5º - Resende	0,768	28º - Armação dos Búzios	0,728	51º - Saquarema	0,709	73º - Queimados	0,680
6º - Maricá	0,765	29º - Casimiro de Abreu	0,726	51º - Cantagalo	0,709	75º - Sapucaia	0,675
7º - Macaé	0,764	30º - Três Rios	0,725	51º - Magé	0,709	76 - Paty do Alferes	0,671
8º - Iguaba Grande	0,761	31º - Angra dos Reis	0,724	54º - Pirai	0,708	76º - São João da Barra	0,671
9º - Mangaratiba	0,753	32º - Engo. Paulo de Frontin	0,722	55º - Quissamã	0,704	78º - Lajé do Muriaé	0,668
9º - Nilópolis	0,753	33º - Paracambi	0,720	56º - Macuco	0,703	78º - Santa M. Madalena	0,668
11º - Petrópolis	0,745	34º - São João de Meriti	0,719	57º - Paraíba do Sul	0,702	80º - Trajano de Moraes	0,667
11º - Nova Friburgo	0,745	35º - Santo Ant. de Pádua	0,718	58º - Cachoeiras de Macacú	0,700	81º - Bom Jardim	0,660
11º - Miguel Pereira	0,745	35º - Araruama	0,718	59º - Guapimirim	0,698	81º - São J. V. R. Preto	0,660
14º - São Gonçalo	0,739	37º - Campos dos Goytacazes	0,716	60º - Porciúncula	0,697	83º - Duas Barras	0,659
15º - Valença	0,738	38º - Itaguaí	0,715	61º - Carmo	0,696	83º - Japeri	0,659
16º - Mesquita	0,737	38º - Pinheiral	0,715	62º - Itaboraí	0,693	83º - Varre-Sai	0,659
16º - Italiaia	0,737	40º - Vassouras	0,714	62º - Paraty	0,693	86º - Tanguá	0,654
18º - Mendes	0,736	41º - Porto Real	0,713	64º - Aperibé	0,692	86º - Silva Jardim	0,654
19º - Cabo Frio	0,735	41º - Miracema	0,713	65º - Cambuci	0,691	88º - São José de Ubá	0,652
20º - Barra do Pirai	0,733	41º - Nova Iguaçu	0,713	65º - São Fidélis	0,691	89º - Cardoso Moreira	0,648
20º - Arraial do Cabo	0,733	41º - Carapebus	0,713	67º - Quatis	0,690	90º - São Seb. do Alto	0,646
22º - B. J. do Itabapoana	0,732	41º - Itaocara	0,713	68º - Itaiva	0,688	91º - São F. Itabapoana	0,639
23º - Teresópolis	0,730	41º - Seropédica	0,713	69º - Com. Levy Gasparian	0,685	92º - Sumidouro	0,611

Tabela 1: Ranking do IDHM dos municípios do Estado do Rio de Janeiro.

Fonte: IBGE, 2010. Disponível em: <http://natividadefm.com.br/wp-content/uploads/2015/10/IDH.jpg>

<sup>41</sup> O Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) é uma medida resumida do progresso a longo prazo em três dimensões básicas do desenvolvimento humano: renda, educação e saúde. O objetivo da criação do IDH foi o de oferecer um contraponto a outro indicador muito utilizado, o Produto Interno Bruto (PIB) per capita, que considera apenas a dimensão econômica do desenvolvimento. Criado por *Mahbub ul Haq* com a colaboração do economista indiano *Amartya Sen*, ganhador do Prêmio Nobel de Economia de 1998, o IDH pretende ser uma medida geral e sintética que, apesar de ampliar a perspectiva sobre o desenvolvimento humano, não abrange nem esgota todos os aspectos de desenvolvimento. Resumo disponível na página online da Organização das Nações Unidas (ONU) Brasil: <https://www.br.undp.org/content/brazil/pt/home/idh0/conceitos.html>

A construção do território de Duque de Caxias é marcada por uma relação socioespacial heterogênea e contraditória. O município possui o segundo maior número de aglomerados subnormais<sup>42</sup> da Baixada Fluminense, ficando atrás apenas de São João de Meriti e o oitavo de todo o Estado do Rio de Janeiro, todavia Caxias possui a terceira maior população residente em aglomerados subnormais do Estado do Rio de Janeiro (IBGE, 2010). Conforme os dados do Censo 2010, o Estado do Rio de Janeiro apresentou um total de 1.332 Aglomerados Subnormais, o segundo maior quantitativo do país, atrás apenas do Estado de São Paulo com 2.087 (IBGE, 2010).

<b>Aglomerados Subnormais no Estado do Rio de Janeiro</b>						
	<b>Municípios</b>	<b>Total</b>	<b>Número de domicílios particulares ocupados</b>	<b>População residente em domicílios particulares</b>	<b>Área (ha)</b>	<b>Densidade demográfica (hab./ha)</b>
1°	<b>Rio de Janeiro</b>	<b>763</b>	<b>426 965</b>	<b>1 393 314</b>	<b>5 421,3</b>	<b>257</b>
2°	<b>Niterói</b>	<b>77</b>	<b>24 286</b>	<b>79 623</b>	<b>901,7</b>	<b>88,3</b>
3°	<b>Volta Redonda</b>	<b>58</b>	<b>10 147</b>	<b>33 651</b>	<b>525,8</b>	<b>64</b>
4°	<b>São João de Meriti</b>	<b>43</b>	<b>14 456</b>	<b>47 322</b>	<b>352,7</b>	<b>134,2</b>
5°	<b>Angra dos Reis</b>	<b>37</b>	<b>18 341</b>	<b>60 009</b>	<b>7 366,7</b>	<b>8,1</b>
6°	<b>Cabo Frio</b>	<b>27</b>	<b>12 303</b>	<b>41 914</b>	<b>1 489,4</b>	<b>28,1</b>
6°	<b>Campos dos Goytacazes</b>	<b>27</b>	<b>4 595</b>	<b>15 777</b>	<b>248,3</b>	<b>63,5</b>
8°	<b>Duque de Caxias</b>	<b>25</b>	<b>18 336</b>	<b>61 452</b>	<b>1 816,1</b>	<b>33,8</b>
8°	<b>Araruama</b>	<b>25</b>	<b>6 104</b>	<b>20 263</b>	<b>662</b>	<b>30,6</b>
10°	<b>Teresópolis</b>	<b>24</b>	<b>12 588</b>	<b>41 809</b>	<b>848,1</b>	<b>49,3</b>
	<b>Estado do Rio de Janeiro</b>	<b>1332</b>	<b>617 466</b>	<b>2 023 744</b>	<b>27 396,5</b>	<b>73,9</b>

Tabela 2: Ranking dos municípios do Estado do Rio de Janeiro em aglomerados subnormais. Fonte: IBGE, 2010. Elaboração própria.

Em 2010, através de esforços do Instituto de Geografia e do Laboratório de Geoprocessamento (LAGEPRO) da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), com o auxílio da Secretaria Municipal de Educação de Duque de Caxias, foi confeccionado um “Atlas Escolar do Município de Duque de Caxias”. Nele foram identificados, através de informações da Secretária Municipal de Fazenda e Planejamento do município de Duque de Caxias, 66 aglomerados subnormais e áreas de interesse social por todo o território caxiense. O levantamento adiciona um maior contingente comparado ao divulgado pelo Instituto Brasileiro

<sup>42</sup> Para o Instituto de Geografia e Estatística (IBGE) aglomerado subnormal é: uma forma de ocupação irregular de terrenos de propriedade alheia – públicos ou privados – para fins de habitação em áreas urbanas e, em geral, caracterizados por um padrão urbanístico irregular, carência de serviços públicos essenciais e localização em áreas com restrição à ocupação. No Brasil, esses assentamentos irregulares são conhecidos por diversos nomes como favelas, invasões, grotas, baixadas, comunidades, vilas, ressacas, loteamentos irregulares, mocambos e palafitas, entre outros. Enquanto referência básica para o conhecimento da condição de vida da população brasileira em todos os municípios e nos recortes territoriais intramunicipais – distritos, subdistritos, bairros e localidades –, o Censo Demográfico aprimora a identificação dos aglomerados subnormais. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/tipologias-do-territorio/15788-aglomerados-subnormais.html?=&t=o-que-e>

de Geografia e Estatística (IBGE). Consoante o Plano Diretor Urbanístico (PDU) de Duque de Caxias, aprovado em 2006, as áreas enquadradas como de “interesse social” são entendidas como destinadas à regularização fundiária e habitação de interesse social, com benefícios na gratuidade de formalização de imóveis no cartório do município, são áreas de residência de pessoas de baixa renda.

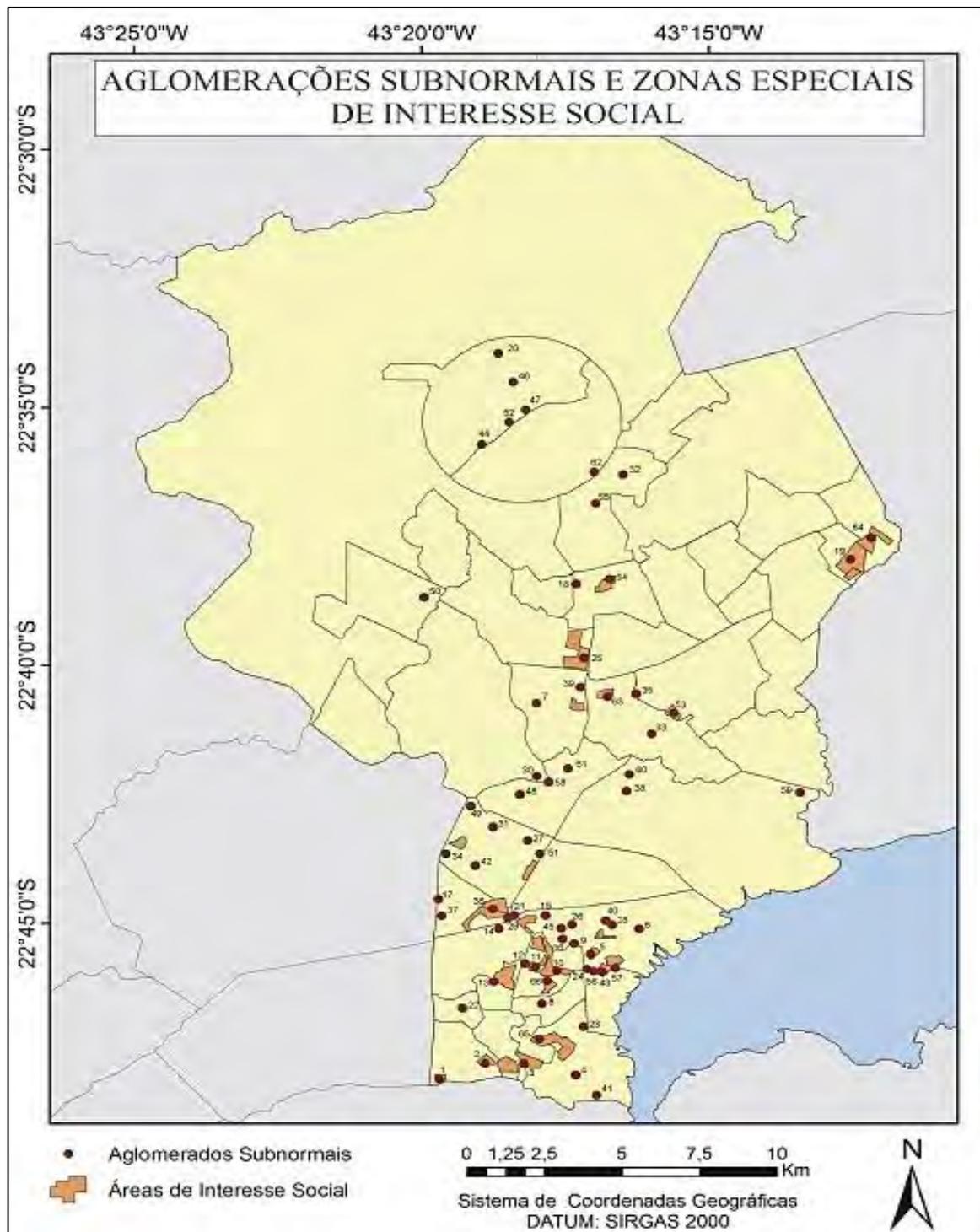


Figura 15: Mapa de localização dos Aglomerados Subnormais e Zonas Especiais de Interesse Social no Município de Duque de Caxias/RJ – Fonte: Secretária Municipal de Fazenda e Planejamento – SUPRE, 2010.

1- Dique da Prainha	23- Santa Teresa	45- Paraopeba
2- Vila Ideal/Vila Norma (Lixão)	24- Morro Cehab	46- Pocilga
3- Parque Brasil Novo	25- Vai Quem Quer	47- Garrão
4- Vila Beira Mar/ Dois Irmãos	26- Morro do Cabrito	48- Vila Feliz
5- Pistoia/ Candeúba	27- Novo São Bento	49- Rio Iguaçú
6- Vazadouro/Gramacho	28- Chatuba/ Remanso	50- Capivari
7- Rio Calombé/ Bairro da Figueira/Avenida Calombé	29- Vila Fraternidade	51- Cristo Rei
8- Maloca do Major	30- Mangue Seco	52- Adutora
9- Curitiba (ao longo da rua Curitiba)	31- Parque Esperança	53- Aliado
10- Vila São Sebastião	52- Morro do Sapê	54- Rua Ceará
11- Morro dos Remidos	33- Terra Santa	55- Rua Aurora
12- Ipanema/ Copacabana	34- Morro do Paraíso	56- Anajás
13- Morro do Cagu/ Morro da Lagoinha	35- Jardim da Paz	57- Maruin
14- Nova Jerusalém	36- Marquesa de Santos	58- Pilar
15- Teixeira Mendes	37- Estrada do Calundu	59- Malvina
16- Diamante/ São Borja/ Rato Molhado	38- REDUC/ Vila Serafim	60- Do quintal
17- Morro do Sossego/ Morro da Costela	39- Beco Quinze de Março	61- Nosso Bar
18- Rio Saracuruna (Parque Eldorado)	40- Ruy Barbosa/ Planetário	62- Barreiro
19- Vila Getúlio Cabral/ Santa Lúcia	41- Parque das Missões	63- Vasquinho
20- Café Torrado (Fazenda Mineira)	42- Morro do Garibaldi	64- Vila Aracy
21- Ilha Gonçalves/ Araguaia	43- Cidade de Deus	65- Vila Operária
22- Complexo do Morro do Sapo (Morro do Sapo/ Mangueira/ Morro da Telefônica/ Alto Mirim /São Pedro/ São Sebastião)	44- Cemitério Xerém	66- Fronteira

Tabela 3: Relação dos Aglomerados Subnormais e Áreas de Interesse Social no município de Duque de Caxias. Fonte: Secretária Municipal de Fazenda e Planejamento – SUPRE, 2010.

Ainda assim é plausível identificar algumas comunidades significativas do município de Duque de Caxias, essas que apresentam relevância no cenário metropolitano e nacional. O maior conjunto de favelas de Caxias se localiza próximo à área central do município, o Complexo da Mangueirinha, que abarca as favelas da Mangueirinha, Santuário, Corte 8 e Lagoinha, Morro do Sapo, Morro da Favelinha de Caxias e Morro do São Pedro. O Complexo da Mangueirinha recebeu a primeira Unidade de Polícia Pacificadora (UPP) fora da capital, inaugurada em 2014 pelo ex-governador Sérgio Cabral e o ex-secretário de Segurança Pública do Rio de Janeiro José Mariano Beltrame. Quando foi iniciada, a UPP contava com o efetivo de 220 policiais e beneficiava 22 mil pessoas<sup>43</sup>. Além dessa comunidade relevante, Caxias ainda conta com as favelas do Lixão, Vila Operária, Parque das Missões e Parque Beira-Mar<sup>44</sup>. Todas elas localizadas no 1º distrito do município, área com maior quantitativo populacional do município.

A Universidade de São Paulo (USP), em sua Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas (FFLCH), possui um fórum de pesquisa – inserido na Pró-reitora de Pesquisa Universidade de São Paulo – intitulado Núcleo de Estudos da Violência da USP (NEV-USP). Nele é desenvolvido trabalhos que possuem como pontos principais os desdobramentos da violência, democracia e direitos humanos no território brasileiro, com estudos desde 1987. No site do NEV, é possível observar um mapa com os principais grupos armados – Comando

<sup>43</sup> A inauguração foi notícia nos principais meios de comunicação da época, o Jornal O Dia publicou a reportagem: “Primeira UPP da Baixada Fluminense é inaugurada em Duque de Caxias”. Disponível em: <https://odia.ig.com.br/noticia/rio-de-janeiro/2014-02-07/primeira-upp-da-baixada-fluminense-e-inaugurada-em-duque-de-caxias.html>

<sup>44</sup> A Favela do Beira-Mar, na primeira metade do século XX, era um local valorizado e loteado para venda devido ser às margens da Baía de Guanabara. Porém, o local hoje é lembrado por ter sido residência de Luiz Fernando da Costa, o “Fernandinho Beira-Mar”, um dos maiores traficantes de armas e drogas do Brasil e ex-chefe da facção Comando Vermelho. Além disso, a favela é dominada por traficantes da mesma facção e com um controle ostensivo sobre a população que ali reside.

Vermelho (CV), Terceiro Comando Puro (TCP), Amigo dos Amigos (ADA) e Milícia – do Estado do Rio de Janeiro. Um material elaborado a partir de dados e informações do site Fogo Cruzado, Grupo de Estudos dos Novos Ilegalismos da Universidade Federal Fluminense (UFF), o Disque-Denúncia e a plataforma digital Pista News do ano de 2019.<sup>45</sup>

O município de Duque de Caxias dispõe de algumas áreas dominadas por esses grupos armados. No primeiro distrito, as áreas dominadas pela facção Comando Vermelho (CV) são: Favela Parque das Missões, Dick, Favela da Vila Ideal, Vila Operária, Favela da Prainha, Mangueirinha, Morro do São Pedro, Favela do Sapo, Favela do Santuário, Favelinha de Caxias, Corte 8, Dick 1. A milícia exerce domínio sob à Favela do Lixão. O Terceiro Comando Puro (TCP) controla a região do Inferninho, localizada no bairro Gramacho. O morro da Lagoinha se encontra em disputa entre os grupos TCP e CV. No segundo distrito, o Comando Vermelho (CV) controla praticamente todo o bairro do São Bento e também o bairro Cangulo. Os bairros Pilar, Ana Clara e Vila Urussaí são de domínio da Milícia. Além disso, há algumas áreas em disputa no território caxiense, no caso, Barro Vermelho, Comunidade Fraterna, Favela da Coreia, Favela do Conjunto e Buraco Quente. No terceiro distrito, o Comando Vermelho (CV) intervém na Favela do “Vai Quem Quer”, Barro Branco, Rodrigues Alves e no bairro de Nova Campinas. O Terceiro Comando Puro (TCP) ocupa o bairro Parque Paulista. A milícia controla o bairro Maria Helena. No quarto distrito, a única área subjugada por grupos armados é o Parque Barão do Amapá, controlado pela Milícia.

Durante o ano de 2021 (01/01/2021 a 31/12/2021), a plataforma digital Fogo Cruzado registrou dados e informações de violência armada na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ)<sup>46</sup>. O número total de tiroteios em 2021 foi de 4.653, o número total de mortes registrado foi de 1.084, o de feridos foi contabilizado em 1.014. As áreas que mais tiveram tiroteios na RMRJ foram a Zona Norte Carioca com 1.418, a Baixada Fluminense com 1.113, Leste Metropolitano com 1.030, Zona Oeste Carioca com 800, Centro da Capital com 214 e Zona Sul Carioca com 78. Quanto ao quantitativo de mortes por região, o Leste Metropolitano lidera com 356 óbitos, a Baixada Fluminense contabilizou 336 óbitos, Zona Norte Carioca com 223 óbitos, Zona Oeste Carioca com 125 óbitos, Centro da Capital com 33 óbitos e Zona Sul Carioca com 11 óbitos. No que se refere ao município de Duque de Caxias, temos as seguintes informações, o total de tiroteios no município foi de 322 (3º maior na RMRJ), o total de óbitos foi de 62 (6º maior da RMRJ), total de feridos foi de 53 (4º maior na RMRJ). Além disso, Caxias possui um bairro no ranking de bairros com maior índice de tiroteios, Olavo Bilac, com 87 ocorrências (4º na RMRJ).

De certa maneira, a “aura” da violência e de grupos paramilitares nunca deixaram de exercer domínio sob a Baixada Fluminense, e sobretudo Duque de Caxias, a cidade mais populosa da região. A confluência entre a situação de pauperismo, carência de equipamentos públicos de fomento a formação profissional, educacional e políticas de segurança pública designada apenas para o confronto, robustece a atmosfera frutíferas para a manutenção e reprodução da barbárie em “bolsões” de pobreza e de figuras clientelistas com propósitos eleitorais e econômicos. Os jornais tradicionais e telejornais metropolitanos relatam semanalmente as dificuldades e constrangimentos que a população residente dessas áreas passam, toda a subsistência e construção de uma possível “dignidade” dos moradores dos territórios regulados perpassam por tais facções. Podemos elencar o acesso ao gás de cozinha, transmissão de televisão, internet, moradia, transporte e “segurança”, este último caso, uma proteção deles mesmos.

---

<sup>45</sup> Material publicado no Núcleo de Estudos da Violência da USP (NEV-USP) com o Mapa dos grupos armados do Rio de Janeiro. Disponível em: <https://nev.prp.usp.br/mapa-dos-grupos-armados-do-rio-de-janeiro/>

<sup>46</sup> Todas as informações explicitadas sobre o contexto de violência na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) aqui foram extraídas da plataforma digital Fogo Cruzado com referência no ano de 2021. Disponível em: <https://fogocruzado.org.br/estatisticas/>

Em outra perspectiva da realidade caxiense, é possível observar uma Caxias que não é acessível para seus respectivos municípios, apenas para alguns. Há uma Caxias que consegue fazer paridade a bairros de classe média da cidade do Rio de Janeiro e de Niterói. Em sites especializados e classificados em jornais, alguns imóveis chegam a valores exorbitantes, como no bairro Jardim 25 de agosto, o m<sup>2</sup> mais valorizado da cidade, custando o valor médio, entre os anos de 2015-2018, de R\$ 5.172. Além desse bairro, outros também se destacam quanto o valor do seu m<sup>2</sup>, por exemplo, bairro Engenho do Porto a partir de R\$ 4.043, Centro por R\$ 3.855, Doutor Laureano em R\$ 2.248, todos eles bairros localizados no primeiro distrito do município. Outros dois bairros terminam a lista dos mais evidenciados, situados no segundo distrito: Jardim Primavera, cujo m<sup>2</sup> vale R\$ 3.404, bairro que, nos últimos anos, vem crescendo bastante, principalmente depois da transferência da sede da Prefeitura Municipal para o bairro nos anos 1990, e Saracuruna por R\$ 2.365 (VIANA, 2019, p. 75)<sup>47</sup>. Em dezembro de 2020, o valor do m<sup>2</sup> de venda em Duque de Caxias de um apartamento estava custando R\$ 4.005 (SECOVIRIO, 2021)<sup>48</sup>.

O bairro Jardim 25 de agosto é o mais valorizado de Duque de Caxias, e, com rápidas pesquisas em sites de busca, é fácil encontrar apartamentos com valores ultrapassando cifras milionárias<sup>49</sup>. Três casos são plausíveis de representar: através do site Trovit, está à venda um apartamento cobertura duplex com 160m<sup>2</sup> no Condomínio Elegance por R\$ 1.300.000, o anúncio ainda “facilita” a comprar mediante financiamento nos bancos Itaú e Caixa Econômica<sup>50</sup>. Outro caso que foi publicado pelo site ZAP Imóveis é um apartamento cobertura com 200 m<sup>2</sup>, localizado na Rua Augusto dos Anjos, pelo valor de R\$ 1.200.000<sup>51</sup>. O último exemplo, vendido pelo site VivaReal é o mais caro; no anúncio “hiperbólico” é dito que o apartamento é “magnífico”, de “alto luxo” e em “ponto nobre da 25 de agosto”, com a característica de ser um apartamento por andar e medindo 195m<sup>2</sup>, vendido pelo montante de R\$ 1.600.000, o interessado poderá contar ainda com a possibilidade de financiamento<sup>52</sup>. O mais contraditório é que esses imóveis se localizam a pouquíssimos quilômetros da comunidade Vila Operária, o aglomerado subnormal mais populoso de Duque de Caxias com aproximadamente 9 mil pessoas (JORNAL EXTRA, 2012) que ilustra uma realidade não tão pujante e pomposo quanto as moradias milionárias.

Caxias possui um seletivo grupo que apresenta expressivo poder econômico, influência eleitoral e religiosa. Esses indivíduos são ligados a agremiações de escolas de samba, cargos políticos, empreendimentos comerciais, templos neopentecostais e exercem forte controle sobre os âmbitos econômicos, políticos, social e cultural do município. Na política, isso se dá mediante ao revezamento de “clãs familiares” à frente da administração municipal, no

---

<sup>47</sup> Juliana Nazare Luquez Viana escreve sua tese de doutoramento pela Universidade de São Paulo (USP), intitulada “Rupturas e continuidades. A produção do espaço e o processo de reestruturação: Um olhar a partir de São Gonçalo, Região Metropolitana do Rio de Janeiro”, nela a autora realiza um levantamento sobre o valor do m<sup>2</sup> para compra de imóvel residencial considerando os municípios com maior dinâmica imobiliária (Rio de Janeiro, Niterói, Nova Iguaçu, Duque de Caxias e São Gonçalo) entre os anos de 2015 e 2018. Levando em conta dados extraídos da Secovi Rio (sindicato patronal) e Viva Real (imobiliária).

<sup>48</sup> Disponível em: <https://www.secovirio.com.br/wp-content/uploads/2021/01/boletim-2020-baixada-fluminense.pdf>

<sup>49</sup> Em sites de compra e venda de imóveis, como Trovit, Zap, VivaReal é fácil encontrar apartamentos com valores superiores a R\$ 1 milhão com simples buscas.

<sup>50</sup> Oferta de venda de apartamento disponível em: [https://www.imovelweb.com.br/propriedades/apartamento-jardim-vinte-e-cinco-de-agosto-2960499292.html?utm\\_source=Trovit&utm\\_medium=cpc&utm\\_campaign=outros&ocultarDados=true](https://www.imovelweb.com.br/propriedades/apartamento-jardim-vinte-e-cinco-de-agosto-2960499292.html?utm_source=Trovit&utm_medium=cpc&utm_campaign=outros&ocultarDados=true)

<sup>51</sup> Oferta de venda de apartamento disponível em: <https://www.zapimoveis.com.br/imovel/venda-cobertura-3-quartos-mobiliado-jardim-vinte-e-cinco-de-agosto-duque-de-caxias-rj-200m2-id-2540199390/>

<sup>52</sup> Oferta de venda de apartamento disponível em: <https://www.vivareal.com.br/imovel/apartamento-4-quartos-jardim-vinte-e-cinco-de-agosto-bairros-duque-de-caxias-com-garagem-195m2-venda-RS1600000-id-2497731544/>

executivo e legislativo. Essas pessoas transitam com acesso irrestrito aos principais eventos na cidade do Rio de Janeiro, independente da natureza, no Palácio das Laranjeiras e no Congresso Nacional. O atual governador do Estado do Rio de Janeiro, Cláudio Castro, mantém uma presença constante em inaugurações de obras na cidade caxiense<sup>53</sup>. O presidente da República, Jair Bolsonaro, teve o pai homenageado pela prefeitura batizando com o nome do III Colégio da Polícia Militar<sup>54</sup>. Sem esquecer também que durante os meses que antecedem o carnaval, celebridades “globais” partem rumo a Caxias para declarar seu amor à “cidade do motor”. Essa “aristocracia caxiense” clarifica as disparidades entre as classes sociais inseridas neste território.

A Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (FIRJAN) desenvolve um estudo que serve como uma orientação do desenvolvimento socioeconômico no Brasil chamado Índice FIRJAN de Desenvolvimento Municipal (IFDM). Ele leva em consideração três esferas de análise – Emprego e Renda, Educação e Saúde - com subdivisões. Emprego e Renda explora as categorias de geração de emprego formal, taxa de formalização do mercado de trabalho, geração de renda, massa salarial no mercado de trabalho formal, índice de Gini de desigualdade de renda no trabalho formal. Educação investiga sobre atendimento à educação infantil, abandono no ensino fundamental, distorção idade-série no ensino fundamental, docentes com ensino superior no ensino fundamental, mádia de horas-aula diárias no ensino fundamental e resultado do IDEB no ensino fundamental. Saúde reflete acerca da proporção de atendimento adequado de pré-natal, óbitos por causas mal definidas, óbitos infantis por causas evitáveis e internação sensível à atenção básica (ISAB). O indicador varia de 0 a 1, maior proximidade de 1, maior a evolução da localidade<sup>55</sup>.

As informações presentes no IFDM retratado são da edição 2018, com base de dados referentes ao ano 2016, comparando com a série histórica fundada em 2005. Os resultados gerais do estudo no âmbito nacional ilustram que a “crise custou três anos ao desenvolvimento dos municípios”, a “crise econômica custou mais de uma década ao mercado de trabalho”, o “Brasil ainda está longe das metas estabelecidas no Plano Nacional de Educação” e “o acesso à saúde básica ainda não é realidade para 77 milhões de brasileiros” (IFDM, 2018).

O município de Duque de Caxias apresentou a categoria de desenvolvimento moderado (entre 0,6 e 0,8 pontos) com a média 0,6637, a subdivisão em Educação com 0,6723 (desenvolvimento moderado), Saúde com 0,7919 (desenvolvimento moderado), Emprego e Renda com 0,5269 (desenvolvimento regular). Duque de Caxias, no IFDM consolidado, ficou na posição 59º entre 92 municípios no Estado do Rio de Janeiro. A média de 2016 do IFDM é a terceira menor da série histórica, à frente apenas dos anos de 2005, média de 0,6332, e 2008, média de 0,6607. Quando comparamos na escala regional, resumindo a Baixada Fluminense, os municípios de Itaguaí (7º) e Seropédica (31º) são os únicos que apresentam uma colocação melhor que Duque de Caxias. O trabalho em questão demonstra, mediante uma nova metodologia, a dificuldade de melhoria em índices sociais fundamentais para qualidade de vida da população caxiense.

Outra temática latente na paisagem de Duque de Caxias se refere à questão ambiental. O território caxiense possui muitos exemplos da negligência, poluição e desrespeito ao meio

---

<sup>53</sup> Prefeito Washington Reis e Governador Claudio Castro percorrem 14 endereços em cinco horas em todo o município, deslocamento total de 50 quilômetros. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/politica/maratona-de-inauguracoes-visitas-obras-em-caxias-vira-ensaio-para-campanha-de-claudio-castro-washington-reis-25315908>

<sup>54</sup> Presidente eleito Jair Bolsonaro participa da inauguração do III Colégio da Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro, em Duque de Caxias, que leva nome de seu pai. Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2018/12/17/bolsonaro-participa-de-inauguracao-de-colegio-militar-que-leva-nome-de-seu-pai.ghtml>

<sup>55</sup> Há uma estratificação com valores de referência sobre o indicador, ao todo são quatro conceitos: Municípios com IFDM entre 0,0 e 0,4 = baixo estágio de desenvolvimento; IFDM entre 0,4 e 0,6 = desenvolvimento regular; IFDM entre 0,6 e 0,8 = desenvolvimento moderado; IFDM entre 0,8 e 1,0 = alto estágio de desenvolvimento.

ambiente. A dilapidação dos recursos naturais desse espaço acontece muito antes do processo de emancipação, em 1943. Ao longo do andamento da ocupação portuguesa na colônia, mais especificamente nas áreas mais imediatas a cidade São Sebastião do Rio de Janeiro, a vegetação nativa foi praticamente desmatada e os “caminhos naturais”, os rios, foram completamente assoreados e tornam-se vetores para enfermidade que matavam milhares de pessoas e impedia o desenvolvimento da região. A população de Duque de Caxias, desde a sua concepção, é condicionada a se adaptar ao meio e detém um traço de resiliência. Exemplos são vários, porém, Caxias possui casos notáveis, os quais afetam não só o município, sim, o espaço metropolitano.

Por manter uma importante cadeia produtiva do setor químico, petroquímico e industrial – iniciada na década de 1960 com a Refinaria de Duque de Caxias (Reduc) e a Fábrica de Borracha (Fabor) – Caxias ostenta “negativamente” altos índices de poluição atmosférica. Os poluentes mais gerais são monóxido de carbono (CO), material particulado, sulfeto de hidrogênio (H<sub>2</sub>S), hidrocarbonetos voláteis, óxidos de enxofre (SO<sub>x</sub>), óxidos de nitrogênio (NO<sub>x</sub>), amônia (NH<sub>3</sub>), metais, ácidos, componentes orgânicos. Esses poluentes se concentram principalmente no Complexo Industrial de Campos Elíseos e ao longo da Rodovia Washington Luís (BR-040), aquela localizada no segundo distrito de Duque de Caxias. O município possui 05 estações automáticas de monitoramento da Qualidade do Ar, nos bairros de Campos Elíseos, Pilar, Jardim Primavera, São Bento, Vila São Luiz, e 3 estações semiautomáticas de monitoramento da Qualidade do Ar, nos bairros de Campos Elíseos, Centro e Jardim Primavera (INEA, 2020).

Em 2020, o Instituto Estadual do Ambiente (INEA) publicou um estudo sobre a qualidade do ar do Estado do Rio de Janeiro – cinco áreas (Região Metropolitana do Rio de Janeiro – RMRJ, Região Médio Paraíba – RMP, Região Norte Fluminense – RNF, Região Serrana – RS e Região da Costa Verde – RCV) foram analisadas em parâmetros de degradação de qualidade do ar – através de resultados alcançados pela Rede de Monitoramento de Qualidade do Ar (RMQAr) referente ao ano de 2018<sup>56</sup>. O Instituto atribui qual é o agrupamento de poluentes que é investigado com os mais prejudiciais ao meio ambiente. De acordo com a instituição:

O grupo de poluentes indicadores da qualidade do ar, por terem um reconhecido impacto negativo na saúde da população e/ou no meio ambiente (BRASIL, 2018), é composto por: dióxido de enxofre (SO<sub>2</sub>), partículas totais em suspensão (PTS), material particulado com diâmetro até 10 µm (PM<sub>10</sub>), material particulado com diâmetro até 2,5 µm (PM<sub>2,5</sub>), monóxido de carbono (CO), dióxido de nitrogênio (NO<sub>2</sub>), e ozônio (O<sub>3</sub>). Todos esses parâmetros são monitorados pela rede do INEA. (INEA, 2020, p. 09)

Em 2018, o município de Duque de Caxias apresentou níveis de concentração médias diárias de PM<sub>10</sub> - Material Particulado (menores que 10 µm), em exposição de curto período, acima do padrão diário permitido pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA), que é de 120 µg/m<sup>3</sup>. A estação de monitoramento da qualidade do ar em Campos Elíseos exibiu a maior concentração da RMRJ, com 175 µg/m<sup>3</sup> e 145 µg/m<sup>3</sup>, ultrapassando 9 vezes o padrão de segurança. A estação do Pilar chegou próximo ao limite diário, ficou com 113 µg/m<sup>3</sup>. As demais estações, Jardim Primavera, São Bento e Vila São Luiz, também exibiram números expressivos de concentrações. Quanto a modalidade de concentrações médias anuais a longo prazo de PM<sub>10</sub>, a estação de Campos Elíseos deteve, novamente, o maior valor da RMRJ, 67 µg/m<sup>3</sup>, ultrapassando significativamente o padrão anual estabelecido pelo CONAMA, de 40 µg/m<sup>3</sup>. Além disso, outras três estações também excederam a referência diária, Pilar com 50 µg/m<sup>3</sup>, Jardim Primavera com 46 µg/m<sup>3</sup> e São Bento com 44 µg/m<sup>3</sup>. A estação da Vila São Luiz ficou com 34 µg/m<sup>3</sup>.

<sup>56</sup> Estudo disponível em: <http://www.inea.rj.gov.br/wp-content/uploads/2020/11/relatorio-qualidade-ar-2018.pdf>

No que se refere as máximas concentrações médias diárias do poluente Dióxido de Enxofre (SO<sup>2</sup>), em exposição de curto prazo com padrão diário de 125 µg/m<sup>3</sup>, Duque de Caxias foi o município da RMRJ que manifestou as maiores concentrações para o ano de 2018, em razão da “influência das fontes emissoras dessa região, principalmente as ligadas ao Polo Petroquímico de Campos Elíseos e emissões veiculares” (INEA, 2020, p. 78). A estação DC – Pilar teve como valor máximo 131 µg/m<sup>3</sup>. Porém, quando analisamos o panorama referente a exposição de longo período, o município não apresenta nenhuma média diária acima do padrão de qualidade no ano de 2018. O padrão anual é de 40 µg/m<sup>3</sup> e as médias das estações em Duque de Caxias ficaram entre 9 até 16 µg/m<sup>3</sup>. Em relação as concentrações de Dióxido de Nitrogênio (NO<sub>2</sub>), não houve casos de ultrapassagem no padrão de qualidade de ar, porém Caxias permaneceu entre os municípios com maior ocorrência do poluente na RMRJ, tanto em exposição de curto período quanto de longo.

O gás Ozônio (O<sub>3</sub>) também foi confirmado na maior cidade da Baixada Fluminense, as estações de Campos Elíseos, Jardim Primavera, Pilar apresentaram valores superiores ao padrão de 140 µg/m<sup>3</sup> em oito horas, respectivamente 155, 151, 152 µg/m<sup>3</sup>, com número de ultrapassagens que variam de 1 a 5 eventos. A estação de São Bento foi a terceira maior concentração média na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ), violando o padrão do CONAMA 11 vezes, com máxima de 205 µg/m<sup>3</sup>. Só foi superada pelas estações Manguinhos, na cidade do Rio de Janeiro, com 577 µg/m<sup>3</sup> e 38 ocorrências de ultrapassagens do limite, e a estação de Monte Serrat no município de Itaguaí, com 395 µg/m<sup>3</sup> e 3 ocorrências de ultrapassagens do limite.

O Instituto Estadual do Ambiente (INEA) também realizou uma comparação com a série histórica de análises. Foi constatado que no município de Duque de Caxias, através da aferição por meio das estações de Campos Elíseos, Jardim Primavera e São Bento tiveram os valores mais elevados em 2013 e 2014 de PM<sub>10</sub> - Material Particulado na RMRJ. Em relação ao Dióxido de Enxofre (SO<sup>2</sup>), o município também obteve as maiores concentrações médias, em especial na estação de Campos Elíseos, números mais elevados entre os anos de 2004 a 2007, e com participações consideráveis nas estações de Pilar, Jardim Primavera, São Bento. Em abril de 2014, o INEA multou a Petrobras, empresa que administra a Refinaria de Duque de Caxias (Reduc), em R\$ 2 milhões pela emissão de gases tóxicos no meio ambiente, em função de uma pane elétrica na produção<sup>57</sup>. A instituição conclui o estudo expressando que:

A Região Metropolitana do Rio de Janeiro apresentou o maior comprometimento da qualidade do ar no Estado. Nessa região, foram violados os padrões de PTS, PM<sub>10</sub>, SO<sub>2</sub> e O<sub>3</sub>, especialmente na Baixada Fluminense e na região do Polo Petroquímico de Campos Elíseos. Entre os principais fatores que acarretaram tais violações, destacam-se as atividades industriais, as vias não pavimentadas, a queima de lixo a céu aberto, além da intensa circulação de veículos automotores. (INEA, 2020, p. 153)

---

<sup>57</sup> Segundo o Jornal O Globo (2014): “Foram queimados benzeno, substância comprovadamente cancerígena, xileno e tolueno, também tóxicos e com potencial cancerígeno. A emissão resultou em uma extensa fumaça negra que cobriu Nova Iguaçu, Duque de Caxias e Magé, na Baixada Fluminense.” Disponível em: <https://oglobo.globo.com/economia/inea-multa-petrobras-em-2-milhoes-por-emissao-de-poluente-na-reduc-12465180>



Figura 16: Poluição Atmosférica no Complexo Petroquímico de Campos Eliseos.  
 Fonte: 1º Exame de Qualificação - UERJ, 2015.

O município de Duque de Caxias foi a localização, durante muito tempo, de grande parte dos resíduos sólidos da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ), através do antigo Aterro Metropolitano de Jardim Gramacho (AMJG). Um local estratégico: Rápido acesso à metrópole carioca mediante o modal rodoviário, em simultâneo, distante aos olhos das classes dominantes, que almejavam afastar o incômodo ambiental de sua área de influência; área ocupada por uma população pobre e baixo valor no m<sup>2</sup> do terreno. O empreendimento iniciou suas atividades em 1976, fomentou na atração de pessoas e ocupação do bairro de Jardim Gramacho, e a administração seria feita pela Companhia Municipal de Limpeza do Rio de Janeiro (COMLURB), concomitante a Prefeitura do Rio de Janeiro (DE OLIVEIRA *et al.*, 2022). A COMLURB foi designada por em função da experiência no tratamento de resíduos sólidos, das etapas de captação ao tratamento. Depois o AMJG passou para o gerenciamento de outras empresas, do âmbito privado.

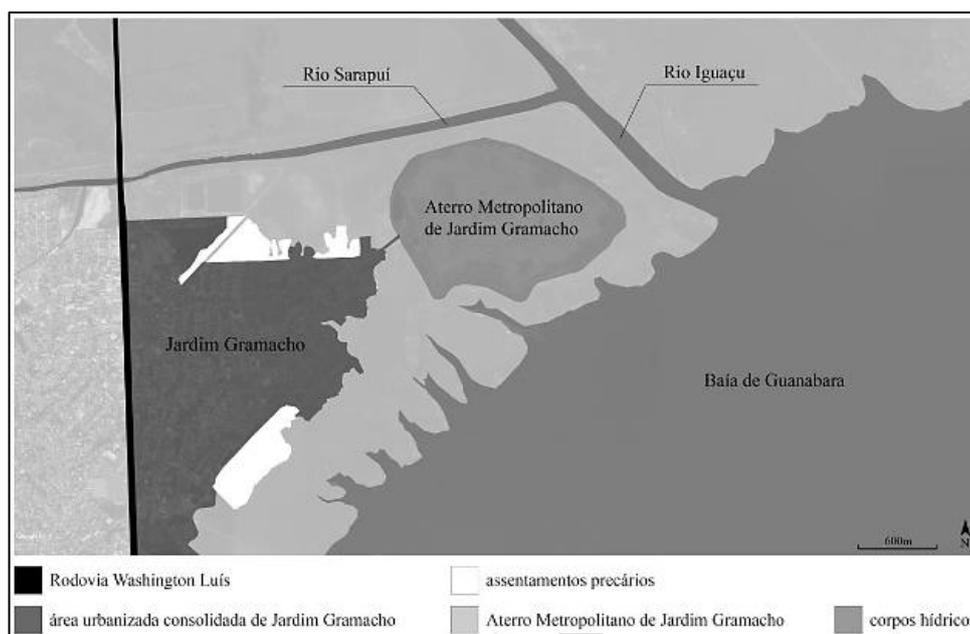


Figura 17: Mapa de Localização do Aterro Metropolitano de Jardim Gramacho (AMJG).  
 Fonte: Oliveira, Y. A., Machado, D. B. P, 2022.

No primeiro momento o AMJG teve uma preparação técnica para comportar os resíduos sólidos, com preparação do solo com impermeabilização, infraestrutura de drenagem de gás, chorume e águas superficiais e intervenção de planejamento do líquido em decomposição e dos resíduos sólidos. Contudo, a ausência de investimentos em procedimentos de manutenção, profissionais, insumos e gestão foi crucial para a degradação do AMJG e culminou na transformação do espaço de 1.3 milhão de m<sup>2</sup> no maior “Aterro Sanitário” da América Latina, mais conhecido como o “Lixão de Gramacho” (DE OLIVEIRA *et al.*, 2022). Muitos problemas foram visualizados desde a inauguração do AMJG, como a contaminação do solo, do lençol freático e conseqüentemente sucessivos reveses à saúde pública. Além disso, pela proximidade do AMJG de manguezais e corpos hídricos, principalmente os rios Sarapuí e Iguaçu, e também a Baía de Guanabara, era muito comum o escoamento de chorume e descarte de lixo nesses ambientes aquáticos, deteriorando toda a biodiversidade existente ao entorno. Um processo de dilapidação que afeta os aspectos ambientais, sociais, econômicos e dos direitos humanos, pois os trabalhadores que desempenhavam a função de catadores estavam inseridos em um ambiente insalubre e, em sua maioria, sem qualquer segurança trabalhista ou assistência.

Ao longo das décadas, o AMJG foi sendo contestado pelos ambientalistas, algumas autoridades públicas e também por organizações internacionais, principalmente depois que a pauta ambiental passou a ter cada vez mais importância, desde 1972, na Conferência das Nações Unidas sobre o Clima, em Estocolmo, Suécia. O Rio de Janeiro foi sede de alguns encontros internacionais sobre o Clima, em 1992, com a Conferência ECO-92/RIO-92 e em 2012, a partir da RIO+20 (Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável), desta maneira, era muito constrangedor para imagem do Brasil as delegações terem na sua chegada ao Rio, no Aeroporto Internacional Tom Jobim/ Galeão a visão do maior aterro sanitário/lixão da América Latina da janela do avião como “boas-vindas”, principalmente depois da sanção da Lei nº 12.305/2010 (BRASIL, 2010) que institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos no Brasil, que dispõe de objetivos e instrumentos para adequar de maneira responsável o gerenciamento e descarte dos resíduos sólidos.

O início do processo de tentativa de desativação do aterro de Gramacho começou nos anos 2000, a COMLURB e a Prefeitura do Rio de Janeiro procuravam outro lugar para destinação dos resíduos sólidos. A Prefeitura de Duque de Caxias também passou a reclamar do passivo ambiental em seu território, inclusive fechando o empreendimento unilateralmente em 2004 (DE OLIVEIRA *et al.*, 2022). O novo destino do lixo carioca e metropolitano passou a ser o Centro de Tratamento de Resíduos Santa Rosa, em 2011, no município de Seropédica. O AMJG teve suas atividades encerradas oficialmente em junho de 2012 pela Prefeitura do Rio de Janeiro, depois de aproximadamente 35 anos de atividades intensas. Estima-se que foi acumulado ao todo cerca de 60 a 80 milhões de toneladas de lixo, além disto, chegava ao aterro perto de 9 mil toneladas de lixo por dia e 75% do lixo da RMRJ (TENREIRO, 2015). Porém, mesmo com a desativação AMJG, o quadro de vulnerabilidade social, carência de renda e emprego na área limítrofe ao aterro fez com que muitos trabalhadores ainda vivam de materiais recicláveis em lixões ilegais.

Em 2010, o artista plástico brasileiro Vik Muniz apresentou um pouco do cotidiano dos trabalhadores e também moradores do entorno do AMJG em um documentário anglo-brasileiro chamado “Lixo Extraordinário”. A obra foi vencedora da categoria de melhor documentário internacional pelo Festival de Sundance, recebeu também premiações no Festival Internacional de Cinema de Berlim e alcançou a indicação de melhor documentário pela *The Academy Awards/The Oscars*. À vista disso, Duque de Caxias tem um grande passivo socioambiental que continuará impactando em seu território por muito tempo.



Figura 18: Obras feitas com os resíduos sólidos do Aterro Metropolitano de Jardim Gramacho (AMJG) pelo artista plástico Vik Muniz no documentário “Lixo Extraordinário”. As pessoas das imagens são trabalhadores de materiais recicláveis do aterro. Disponível em: <https://extraOrdinarios.wordpress.com/tag/documentario-lixo-extraordinario/>

Existem, do mesmo modo, problemáticas bem antigas e menos evidentes, como cita Rodrigues (2017, p. 06):

[1] a remoção de saibro, extremamente prejudicial ao meio ambiente, pois retira a cobertura vegetal do solo deixando o mesmo vulnerável a processos erosivos, podendo causar deslizamentos, doenças respiratórias e após o esgotamento da reserva mineral, o local pode ser disputado por grileiros;

[2] o aterramento de áreas de várzeas, por conta de atividades econômicas ocasionando como consequências inundações, assoreamento de rios e enchentes na cidade;

[3] a construção do Arco Metropolitano, que impacta a Reserva biológica do Tinguá (Nova Iguaçu, Japeri, Duque de Caxias, Belford Roxo, Queimados e outros), o Parque Municipal de Nova Iguaçu (Nova Iguaçu e Mesquita) e a APA (Área de Proteção Ambiental) de Guapimirim (Itaboraí, Guapimirim, São Gonçalo e Magé); além disso, a poluição atmosférica e sonora é uma realidade presente nesse ambiente rodoviário, pois o Arco corta a Floresta Nacional Mário Xavier, ambiente de grande biodiversidade de fauna e flora;

[4] exposição da região conhecida como Cidade dos Meninos à contaminação por 40 toneladas de Hexaclorohexano (HCH), popularmente conhecido como “pó-de-broca”, utilizado como pesticida. Este lugar, onde funcionava o antigo internato Fundação Abrigo Cristo Redentor para rapazes, devido à grande quantidade de casos de malária no segundo quartel do século XX, foi utilizada pelo Ministério de Educação e Saúde para construção de pavilhões do Instituto de Malariologia e posteriormente, a Fábrica de Produtos Profiláticos, onde eram produzidos: Hexaclorociclohexano (HCH),

Arsenito de Cobre, Hexaclorobenzeno (BHC), Monofluoroacetato de Sódio, Cianeto de Cálcio e Diclorodifenil tricloreto (DDT). Mesmo fechada em 1961, a fábrica deixou na antiga instalação cerca de 400 toneladas de compostos tóxicos já explicitados, sem qualquer tipo de proteção, o que levou a contaminação do solo, da água e da população que vivia ao entorno;

[5] por fim, a mineração de areia também está vigente na configuração econômica e ambiental do município, no bairro do Amapá, 4º distrito de Caxias, causando muitos danos ao meio ambiente, com a contaminação dos lençóis, desmatamento e extinção da fauna e flora local.

## **CAPÍTULO II: “CIDADE DO MOTOR E DO REFINO”: PROGRESSO E DESENVOLVIMENTO PÓS-EMANCIPAÇÃO**

A constituição do município de Duque de Caxias/RJ, a partir de 1943, só foi possível em razão de uma soma de fatores, e uma das condicionantes que apresenta imenso protagonismo é a instalação da Fábrica Nacional de Motores (FNM) em Xerém. A perícia industrial desse município que, como já abordamos, são totalmente distintos dos demais territórios da Baixada Fluminense, os quais exibiam um perfil de agricultura de exportação com a atividade citricultura. Condição impensável para as terras baixas e alagadiças da antiga Merity, uma vez que nem mesmo a salubridade garantia a permanência dos residentes nesse distrito. As condições naturais, políticas, logísticas e também econômicas proporcionaram ao longínquo lugarejo de Xerém a possibilidade de inaugurar o processo de industrialização no Brasil. Além disso, a Refinaria de Duque de Caxias (Reduc) e a Fábrica de Borracha (Fabor) construídas na década de 1960 vão agregar ao complexo da “*Fenemê*” a característica a cidade de Duque de Caxias/RJ de “cidade do motor e do refino”.

A Refinaria de Duque de Caxias (Reduc) corroborou e ainda é uma realidade no contexto urbano/econômico do município de Duque de Caxias/RJ. Uma indústria tão importante que está presente no brasão da cidade, representando toda a pujança e progresso da industrialização no município. Inaugurada em 20 de janeiro de 1961, a Petrobras considerou alguns fatores importantes para a constituição de um projeto de porte. Atualmente, a Reduc é uma das maiores refinarias em capacidade instalada, detém 80% da produção de lubrificantes, o maior portfólio dos produtos da Petrobras, ao todo 55, e é a maior processadora de gás natural do Brasil (PETROBRÁS, 2021).

Contudo, apesar da cidade de Duque de Caxias possuir, historicamente, uma trajetória industrial, mediante a construção da Fábrica Nacional de Motores (FNM) e da própria Refinaria Duque de Caxias (REDUC-PETROBRÁS), que ainda hoje é responsável pelo grande produto interno bruto do município, nos últimos anos, principalmente por conta das crises políticas e econômicas no Brasil, o setor da indústria de transformação e da indústria petroquímica preconizou um grande revés, inclusive com fechamento de postos de trabalho, queda na participação industrial no Produto Interno Bruto (PIB) no município e no estado do Rio de Janeiro. Ademais, além das informações explicitadas, em março de 2020, foi decretado a pandemia de Sars-CoV-2 (Novo Coronavírus – Covid 19) impactando ainda mais na cadeia produtiva industrial; o retrato fidedigno disso é o fechamento da fábrica da Marcopolo Rio, que funcionava no mesmo terreno da antiga Fábrica Nacional de Motores (FNM) e a Comércio e Indústria de Ferro e Alumínio (Ciferal).

### **2.1 A Fábrica Nacional de Motores (FNM), em Xerém**

A industrialização é o motor das transformações na sociedade, responsável por caracterizar a sociedade moderna (LEFEVBRE, 1968). É indutora e conseqüentemente consubstancia o crescimento e consolidação das cidades. Não diferiu em Duque de Caxias. É

impossível pensar o processo de industrialização brasileira sem lembrar deste ente federativo, sede do empreendimento que seria uma das indústrias pioneiras no Brasil nos anos 1940, a Fábrica Nacional de Motores (FNM). A instalação de uma indústria desse porte reiterou as justificativas para a emancipação de Duque de Caxias, que até então era o oitavo distrito de Nova Iguaçu, em 31 de dezembro de 1943. Nascia um símbolo de um modelo de desenvolvimento e progresso, constituição nacional de um emergente Brasil “moderno-industrial” (RODRIGUES, 2017).

Xerém era um ambiente perfeito, possuía uma posição estratégica, fácil acesso à capital federal através da Rodovia Rio-Petrópolis e a Estrada de Ferro Rio d’Ouro. Grande oferta de recursos hídricos por meio dos rios Capivari, Mato Grosso, Saracuruna e também as adutoras de Mantiqueira e Xerém, tanto para o uso industrial quanto para humano. Topografia perfeita para a produção de aviões, haja vista ser necessário um local com equiparação ao nível do mar, pois isso otimizaria os custos de produção, devido às condições ideais de temperatura e pressão, dispensando um “simulacro” para os motores. Além disso, o contexto em que a fábrica foi concebida, 1942, estava inserida na 2ª Guerra Mundial (1939-1945), por conta disso era vital um ambiente que ocultasse a FNM, em razão da sua importância geopolítica para o Brasil, desta maneira, os mares de morros e a vegetação exuberante ao redor do empreendimento era perfeito na proteção contra uma ofensiva dos países do eixo (RODRIGUES, 2013).

O empreendimento adveio, concomitante a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), pela política de barganha que o governo brasileiro teve com o governo estadunidense durante a 2ª G.M, em que os EUA utilizaram as bases militares no Nordeste e em contrapartida, tivemos auxílio na construção desses dois projetos industriais e fornecimento de equipamento militar (RAMALHO, 1989). O Brigadeiro Guedes Muniz ratifica que esse acordo foi fundamental não só para o Brasil, mas para uma América Latina carente de qualquer tecnologia de ponta. Entretanto, desde concepção da “*fenemê*”, existiam grandes questionamentos e dúvidas acerca da funcionalidade de um empreendimento dessa magnitude, perpassando diferentes administrações do executivo nacional, tanto nas esferas civil quanto militar. Inclusive, em 1946, por intermédio do decreto Lei nº 8.699, a FNM se torna sociedade anônima, visando maior participação da iniciativa privada. A União ainda mantinha a gestão majoritária de ações.



Figura 19: Instalações da Fábrica Nacional de Motores (FNM) na década de 1940, Xerém, Duque de Caxias/RJ. Fonte: RAMALHO, José Ricardo. Estado patrão e luta operária. O caso FNM. São Paulo, Paz e Terra, 1989.

A Fábrica Nacional de Motores (FNM) no seu primeiro momento, ficou sob à supervisão do Brigadeiro Guedes Muniz, um período caracterizado pela forte militarização das relações trabalhistas e também pessoais no empreendimento. Aliás, a ideia era também transformar a FNM em uma “escola” de formação e qualificação dos trabalhadores brasileiros. Cabe aqui lembrar que no momento de construção da “Fábrica”, estávamos inseridos em uma conjuntura autoritária de Estado Novo do governo Getúlio Vargas e também de conflito armado entres as nações do globo, com a Segunda Guerra Mundial (1939-1945). O Brigadeiro foi incumbido de desbravar a área pantanosa, difícil acesso, de vegetação virgem e apresentava altos índices de malária. A investida dos homens chefiados pelo militar era uma manifestação de domínio sobre a natureza, um exemplo de civilidade.

Durante os primeiros anos da FNM sob à administração de Guedes Muniz, a fábrica possuía regras rígidas, hierarquia nos acampamentos (de obras, de escritório e de oficina), punição aos operários que fugissem das atividades laborais, neste caso, considerados “desertores”. Em alguns casos, devido a natureza da punição, a fábrica poderia aplicar multas e até mesmo prisões (visando atenuar os desvios comportamentais e a restauração da dignidade e caráter). Os princípios da FNM tinham embasamento inclusive em um discurso ideológico para o progresso da nação, e aqueles que não seguissem os respectivos regimentos eram enquadrados como “maus brasileiros”, despossuídos de patriotismo. A investida disciplinar para transformar o operário em um ser “civilizado” e “decente” utilizava até mesmo práticas de achincalhamento e execração pública dos trabalhadores que não compreendiam o processo, principalmente os indivíduos que realizavam “furtos” nas dependências da FNM.

A presença do militar Guedes Muniz no ordenamento da fábrica ditava os rumos da FNM. Traços da personalidade do brigadeiro eram incorporados no cotidiano com os subordinados no empreendimento. Severidade, integridade, “altruísmo”, otimismo, progresso são alguns das peculiaridades rememoradas pelos trabalhadores mais antigos (RAMALHO, 1989). Embora Muniz não fosse proprietário da FNM, apresentava um perfil paternalista com sua frequência assídua e fiscalizadora no interior da indústria. A linguagem acessível, conhecimento acerca do processo produtivo, além disso, a imagem carismática com os empregados delegou ao líder a expressão de “*arigó*”, em razão da sua “popularidade” com os operários de baixa qualificação. A faceta da FNM pertencer a Estado brasileiro corrobora a efetivação da autoridade do militar, ou melhor, a ratificação da exploração trabalhista pelo Estado.

Muitos operários observaram na FNM a oportunidade de ter uma vida melhor, pessoas que residiam na imediação de Xerém e da Capital brasileira, mas também de todo o Brasil, aliciados por meio das diversas Escolas Técnicas que existiam nas capitais brasileiras, em especial as nordestinas. Oportunidades não restritas ao trabalho industrial, porém, na edificação de infraestruturas de alojamento e infraestrutura em geral de todo espaço da fábrica. O próprio Brigadeiro Muniz recrutava rapazes no Brasil afora para o ofício industrial, obviamente grande parte desses indivíduos tinham formação pelas “escolas técnicas” e eram denominados “manipuladores” na FNM. Um desses episódios ocorreu em Teresina/PI, como demonstra nesse excerto abaixo:

Uma noite o Brigadeiro dormiu em Teresina. Nessa noite, ele saiu com o governador do Piauí para dar um passeio pela cidade. Saíram a pé, e, numa praça, sentaram num barco. Vieram então uma porção de meninos, com aquele caixotinho de engraxar sapato e aí o Brigadeiro: “Engraxa aí o meu sapato” e perguntou a um garoto: “Meu filho, você sabe ler?”, e ele disse: “Sei, sim senhor, e eu sou até torneiro”. “Torneiro e engraxate?” “É, torneiro, doutor. Aqui não tem indústria, não tem nada, mas eu cursei a Escola Técnica aqui do Piauí, tenho meu diploma de torneiro”. Então o Brigadeiro, nessa mesma noite, combinou com o Governador, para conversar com o diretor da Escola Técnica... Ele iria mandar uma relação das especialidades que a fábrica estava precisando e ele mandaria o avião da FAB, que nós tínhamos. (RAMALHO, 1989, p. 48)

Em razão do cansativo acesso e distância das principais áreas urbanas, o regime de trabalho na FNM era o de “internamento”, por conta disso passava a ser necessário um sistema de infraestrutura básica para a sobrevivência dos indivíduos que trabalhavam no empreendimento. No caso, assistência de saúde, alimentar, lazer, residencial. A fábrica possuía um extenso perímetro, que ultrapassava os cinco mil hectares (RAMALHO, 1989). Por conta disso, ao entorno da FNM, existiam atividades que excediam a esfera das máquinas. A experiência vivida em Xerém tinha como objetivo uma perspectiva de parâmetro para o restante do Brasil, interesses aglutinados na esfera socioeconômica. No começo da industrialização brasileira, a FNM era vista como modelo para o desenvolvimento do território brasileiro. Todavia, as dificuldades inerentes às conjunturas da política nacional impediram o projeto.

Vivemos em uma conjuntura socioeconômica que tem como um postulado básico da vida a produção em função de lucros e mais-valia. O sistema capitalista a todo momento nos mostra suas marcas, configurações e práticas acerca do papel do Estado, e algumas etapas são emblemáticas por representarem um cisma na temporalidade e eventualmente ilustrarem transições (HARVEY, 1992). Um sistema de acumulação capitalista que acarretou muitas transformações no mundo do trabalho e na sociedade foi o fordismo, no início do século XX. Através de pressupostos pensados por Frederick Taylor em “*Os princípios da Administração Científica*” para dinamizar a produtividade do trabalho, e Henry Ford, proprietário da *Ford Motor Company*, este que possuía uma grande destreza em saber quais seriam os resultados de uma cadeia produtiva em massa/consumo em massa, uma política de controle e gestão do trabalho, sistemas de linha de produção e sem dúvida, grande participação do Estado. Após a 2º Guerra Mundial, a díade Fordismo/Keynesianismo possibilitou ao capitalismo seu período mais notório e estável da história<sup>58</sup>.

Idealizada para ser uma fábrica de motores de aviação, em específico, motores *Whight-Whirwind* de 450 HP da empresa *Wright Aircraft Engines* com autorização e subsidiado por meio do acordo *lend-lease act* (Lei de Empréstimos e Arrendamentos) entre Estados Unidos e Brasil no final dos 1942. O processo de implantação do empreendimento perpassa os anos de 1939 até 1946. Em 1939, ocorre a permissão do Ministro da Viação e Obras Públicas, João Mendonça Lima, que publica a portaria nº 514 autorizando os militares, Antônio Guedes Muniz e Jussaro Fausto de Souza para estudarem a viabilidade de estabelecimento de um empreendimento de fabricação de motores aeronáuticos no país (PAIVA, 2004). Em 1942, a Fábrica Nacional de Motores é inaugurada oficialmente em Xerém, porém os primeiros motores radiais 450 HP ficam prontos apenas em 1946, e, em agosto do mesmo ano, o primeiro avião equipado com o motor de fabricação brasileira voará, o avião Vultee BT-15.<sup>59</sup>

---

<sup>58</sup> Os pressupostos do fordismo, irradiaram para todo o sistema capitalista, inclusive para a periferia. A maneira com o trabalhador executava seu ofício em Dearborn, no Michigan, não era muito diferente do empregado da “*Fenemê*”, em Xerém. Existia até mesmo um assistencialismo e suporte da FNM para seus empregados, independente da qualificação e a comunidade adjacente. A urbanização de Xerém foi iniciada pelo empreendimento, com implantação de escolas, vilas para os funcionários, ambulatórios e até mesmo um cinema, “Cine FNM” (RODRIGUES, 2013).

<sup>59</sup> No momento que a Fábrica Nacional de Motores (FNM) inicia de fato a sua produção, a 2º Guerra Mundial já tinha acabado, não havia justificativa compreensível para a manutenção de empreendimento dessa magnitude. Além disso, a Força Aérea Brasileira (FAB) tinha estocado motores com características similares ao produzidos na FNM. Portanto, a viabilidade técnica e financeira da indústria se tornou insustentável, demandando uma medida ou ação que reestruturasse a fábrica.

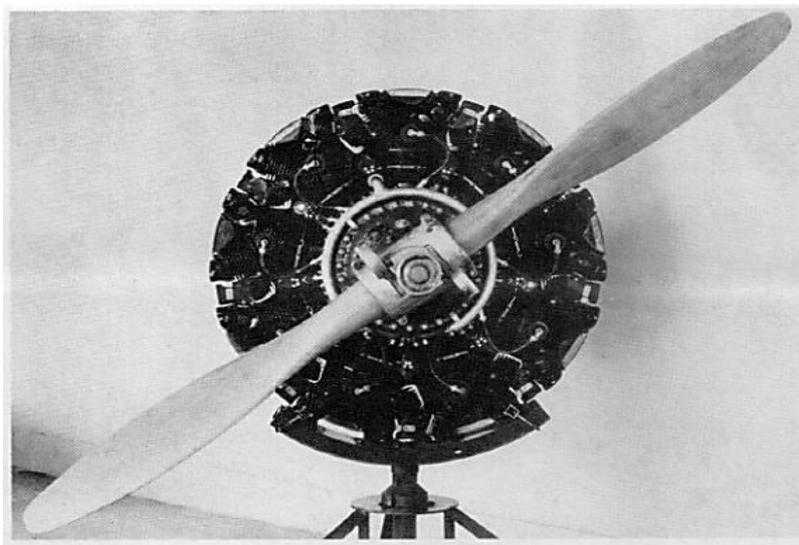


Figura 20: Modelo de motor de avião construído na Fábrica Nacional de Motores (FNM).  
Fonte: RAMALHO, José Ricardo. Estado patrão e luta operária. O caso FNM. São Paulo, Paz e Terra, 1989.

A empresa adveio, concomitantemente à Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), pela política de barganha que o governo brasileiro esteve com o governo estadunidense durante a 2ª G.M, em que os EUA utilizaram as bases militares no Nordeste e, em contrapartida, tivemos auxílio na construção desses dois projetos industriais e fornecimento de equipamento militar (RAMALHO, 1989). O Brigadeiro Guedes Muniz ratifica que esse acordo foi fundamental não só para o Brasil, mas para uma América Latina carente de qualquer tecnologia de ponta. Mas, desde concepção da “*fenemê*”, existiam grandes questionamentos e dúvidas acerca da funcionalidade de um empreendimento dessa magnitude, perpassando diferentes administrações do executivo nacional, tanto nas esferas civil quanto militar. Inclusive, em 1946, por intermédio do decreto Lei nº 8.699, a FNM se torna sociedade anônima, com o objetivo de maior participação da iniciativa privada. A União ainda mantinha a gestão majoritária de ações.

A interrupção da produção de motores de aviões na FNM estimula um novo ciclo, nessa que é uma das primeiras indústrias brasileiras; a mudança da fábrica em sociedade anônima garantiu o domínio do Estado brasileiro até o final dos anos 1960, porém com menor intervenção, se adequando ao contexto econômico do Governo Dutra. O Brigadeiro Antônio Guedes Muniz se despede da direção da FNM em 1947, a estrutura militar é descontinuada e um civil assume a gestão. A Fábrica Nacional de Motores (FNM) será responsável pelo pioneirismo da indústria automobilística no Brasil (RAMALHO, 1989). A montagem de caminhões pesados foi a insígnia de sua recuperação, com seu emblema cromado à frente dos veículos. A FNM, em 1949, estabelece um acordo com a empresa italiana *Isotta Fraschini* para a confecção de um caminhão com as especificidades técnicas: 100 HP (motor), capacidade de 7,5 toneladas (carga útil). Contudo, por circunstâncias do fechamento da empresa italiana *Isotta*, em 1950, a FNM assina com Alfa Romeo S.A, outra italiana, um acordo de cooperação técnica/industrial<sup>60</sup>.

A efetivação da FNM como a principal empresa automobilística de veículos pesados no Brasil é um fato que se contrasta com as circunstâncias políticas do período, em especial depois da saída de Getúlio Vargas do executivo. Semelhantemente Eurico Gaspar Dutra e Juscelino

<sup>60</sup> O acordo entre a Fábrica Nacional de Motores (FNM) e a empresa italiana Alfa Romeo S.A. Esse contrato dará a FNM a autorização de fabricação (com direitos e licenças) além de equipamentos para produção de ônibus e caminhões (RAMALHO, 1989).

Kubitschek foram figuras que se afastaram do estado interventor na economia, JK apresentava um parecer simpático aos grupos empresariais estrangeiros do setor automobilístico, inclusive com a criação do Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), órgão que representava os interesses do capital privado estrangeiro. A FNM era vista como um obstáculo pelos grupos internacionais que visavam alimentar incapacidade e pressão na opinião política para privatizá-la. Entretanto, nesse cenário, a indústria se consolidou como um artifício de barateamento de importação de veículos, fomento a produção interna de autopeças, resguardo da indústria nacional e qualificação da classe trabalhadora<sup>61</sup>.

A Fábrica Nacional de Motores (FNM) produziu caminhões que cortaram todo o Brasil, de preferência, depois que o Estado passou a priorizar o modal de transporte rodoviário, na segunda metade do século XX. De acordo com Barat (1978, p. 04) a categoria de transportes apresenta uma relevância primordial para o funcionamento do sistema econômico, porque os serviços e mercadorias são absorvidos por todas as unidades produtivas. O modal ferroviário, fundamental no desenvolvimento do país durante a economia agrária-exportadora do século XIX, enfrentava sérias dificuldades, seja pelo grande número de bitolas, volumoso custo na instalação/construção e demorado período de efetivação. As rodovias passaram a ser uma medida viável e rápida para integração do país, em razão dos custos fixos menores e mais flexíveis, mesmo em país com dimensões continentais, fora também os incentivos governamentais que subsidiaram a expansão das estradas. Desta forma, caminhões como FNM-IF-D-7300, FNM-Alfa Romeo D-9.500, FNM-D-11.000 foram os primeiros a serem confeccionados por esse empreendimento. Além do primeiro carro produzido pela empresa em 1960, em homenagem à fundação da capital federal no planalto central, Brasília, o Alfa Romeo 2000/FNM JK<sup>62</sup>.

A FNM teve sua maior produção de veículos a partir de 1955, com sua situação financeira saneada, ampliando a produção de caminhões, distribuídos divididos a acionistas. A exaltação de um produto criado em solo brasileiro era motivo de orgulho e comemoração, inclusive sendo considerado produto de exportação brasileiro ao restante do mundo devido sua qualidade (RAMALHO, 1989). Um jornal da época retrata que os caminhões da “*fenemê*” seguiram com um batalhão do exército brasileiro para uma expedição no Canal do Suez, no Egito em 1957. Obviamente, os saldos positivos na produção e popularidade dos equipamentos automotores possuíam incentivos do governo brasileiro, particularmente através do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE). Essa situação mudou com início da década de 1960, por conta do cenário econômico e político brasileiro, lembrando da instabilidade do executivo (Jânio, João Goulart e Ditadura Civil-Militar) concomitante com a opinião pública exercendo críticas contundentes sobre a empresa, inclusive autoridades do legislativo nacional.

---

<sup>61</sup> Segundo Ramalho (1989, p. 89) foi durante o governo Juscelino Kubitschek (1956-1961) que a Fábrica Nacional de Motores teve o seu apogeu produtivo, coibindo inclusive as pressões por parte do capital privado estrangeiro no desmantelamento da empresa estatal. Interessante perceber a capilaridade das forças antagônicas na dinâmica econômica nacional. Ele explicita: “A evidência da contradição existente entre a proclamada ênfase governamental atribuída à indústria privada no ramo automobilístico e a intromissão, de fato, do Estado neste ramo se revela com toda clareza quando a FNM passa a fabricar também automóveis de luxo, indicação, por outro lado do equilíbrio da correlação de forças que se estabeleceu entre os membros do próprio governo.”

<sup>62</sup> Todos os modelos de veículos apresentados nesse capítulo pertencentes a Fábrica Nacional de Motores (FNM) foram extraídos dos textos do Alfa -FNM (FNM – Uma paixão FeNoMenal). Um site que possui muitas informações acerca do universo automobilístico brasileiro, com destaque para a indústria fluminense. Disponível em: <https://alfafnm.com/historia-da-fnm/>



Figura 21: Caminhão “*fenemê*” em Cairo, Egito, auxiliando tropas militares na Batalha do Suez, 1956. Disponível em: <https://alfafnm.com/2009/03/02/fnm-na-guerra/>

Após a ascensão do Governo Militar (1964-1985), as pressões para a desestatização da empresa logram êxito, e, desta forma, em 1968, a Fábrica Nacional de Motores (FNM) é vendida para a empresa italiana Alfa Romeo, um processo recheado de críticas, incógnitas e facilidades para o grupo estrangeiro, inclusive com a instauração de uma Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) para averiguar as cláusulas contratuais de privatização da FNM. Inclusive, antes da venda da empresa, em 1967, o então Ministro da Indústria e do Comércio, Edmundo de Macedo Soares e Silva, determina a formação de grupo de estudo para analisar a viabilidade da FNM, mesmo com mais pontos positivos que negativos, em especial de natureza social, e o aval para continuação do empreendimento nas mãos do Estado, ele foi vendido (RAMALHO, 1989)<sup>63</sup>. Naquele ano a empresa empregava 4.230 pessoas, das quais 20% morava próximo da fábrica, no município de Duque de Caxias.

A Fábrica Nacional de Motores (FNM) marcou o território do município de Duque de Caxias, com destaque para o distrito de Xerém. O aumento populacional ocasionado pelo empreendimento possibilitou a ocupação de uma área de difícil acesso e com atributos essencialmente rurais. A indústria, em razão da logística e também como uma maneira de estabelecer maior domínio sobre a vida dos funcionários, construiu três vilas aos seus empregados. Cada uma apresentava uma especificidade inerente ao cargo que ocupavam na FNM, desta maneira, estavam organizadas em Vila dos Engenheiros, destinada ao grupo mais qualificado, inclusive com formação universitária, e existiam também outras duas vilas, essas designadas ao operariado de “chão de fábrica”, denominadas de Vila Operária e Vila Zé

---

<sup>63</sup> José Ricardo Ramalho (1989, p. 212) esmiúça inclusive os valores que a empresa italiana Alfa Romeo pagou ao governo brasileiro pela compra da FNM e também o montante destinado as indenizações, mediante as informações do Ministro Macedo Soares. Ele diz: (...) no acordo com a Alfa Romeo, esta compraria a maioria das ações para ter controle e poder ser responsável pela empresa. Pagaria por tudo (menos as ações privadas) NCr\$ 100.000.000,00. Desse total se abateria o montante de NCr\$ 30.000.000,00 pela restituição ao governo federal das áreas de terra que não seriam necessárias à função industrial. Exigia que a FNM reduzisse o pessoal ao número considerado justo, mas adiantaria para indenizações a importância de NCr\$ 10.000.000,00.

Maria/Vila Sopapo (RAMALHO, 1989). Além disso, ao final da década de 1950, outras instalações foram edificadas para comportar operários que eram classificados como importantes para o funcionamento da FNM.

A fábrica influenciava a migração de mineiros, nordestinos e até mesmo cariocas/fluminenses para Xerém, e o desenvolvimento industrial corroborava o espraiamento da ocupação da localidade para além dos limites da FNM e das vilas operárias, fomentando em transbordamento do lócus original. O empreendimento industrial centralizava todas as atividades presentes em Xerém, das de natureza laboriosa, de sincretismo religioso e até mesmo aquelas classificadas como de lazer e passatempo<sup>64</sup>. A alcunha “cidade do motor” não é por acaso, todos os requisitos indispensáveis na reprodução da vida cotidiana dos operários estavam presentes em Xerém, subsidiado pela FNM. Logo depois, esse reconhecimento se estendeu para o município de Duque de Caxias. Alimentação, entretenimento, assistência médica, segurança e no último caso não contemplado a todos, a categoria de habitação. Essa prática se manteve mesmo com o transcurso para a privatização.

O empreendimento acompanhou as mudanças produtivas inerentes ao capitalismo mundial, mesmo sendo o Brasil a periferia deste sistema. Os momentos vividos na gestão da indústria reverberam essas mudanças. Primeiramente, a feição estatal da FNM, de bem público garantia aos operários e terceiros certo compromisso social; contudo, a partir do momento em que a empresa foi destinada ao capital internacional privado, essas características foram se deteriorando, principalmente depois que a ambiente político estava sob à égide do autoritarismo militar, coibindo duramente as manifestações grevistas. O processo de dilapidação da estabilidade e direitos dos trabalhadores estiveram em evidência, concomitantemente a uma maior racionalização do trabalho a partir da “modernização do maquinário”, o que acarretou tensões entre os trabalhadores mais experientes e os mais novos. As práticas de “serões”, demissões, constrangimentos, assédios, mudanças na legislação trabalhistas (criação do Fundo de Garantia de Tempo de Serviço – FGTS) podem ser alguns das angústias vividas nessa fase mais “flexível” da indústria dos motores.

Nos anos de 1970, a empresa Alfa Romeo foi vendida para a Fábrica Italiana Automobilística de Turim, a Fiat. A Fábrica Nacional de Motores (FNM), que pertencia anteriormente a Alfa Romeo desde 1968, passa agora ao controle da Fiat, em 1976. No começo dos anos 1980, a Fábrica Nacional de Motores (FNM) encerra suas atividades por decisão do Grupo Fiat. A indústria exerceu papel fundamental na história da industrialização brasileira, na formação do operariado fluminense, na ocupação das terras longínquas e “selvagens” de Xerém e ajudou o município de Duque de Caxias a garantir sua autonomia, e ainda, não menos importante, contribuiu para a indústria automobilística no Brasil. O signo do processo de industrialização que caracteriza Caxias dos demais municípios da Baixada Fluminense, se inicia com a construção da “cidade dos motores”. Todos os incentivos e esforços do Estado podem ser observados a cada alteração do cenário político-econômico brasileiro, seja na gestão do Brigadeiro Guedes Muniz, sob administração da Alfa Romeo ou da Fiat.

---

<sup>64</sup> José Ricardo Ramalho (1989, p. 100) explicita muito bem o papel da Fábrica Nacional de Motores (FNM) no cenário extraprodução: “(...) a FNM estabelecia com as vilas operárias e seus moradores implicava uma enorme ingerência na vida do trabalhador fora da fábrica (...) O cotidiano daquelas famílias que moravam em Xerém aparece no relato dos operários, marcado pelo apito da fábrica chamando seus trabalhadores para o serviço e, nos fins de semana, pelo futebol e a recreação, que teriam sido estimulados e criados pelos diretores da fábrica.”



Figura 22: Lançamento do D-11.000 (1958, cabine Brasinca “farol em pé”). Disponível em: <https://alfafnm.com/historia-da-fnm/propaganda-fnm-de-epoca/>

## 2.2 A Refinaria de Duque de Caxias (Reduc)

No Brasil, a primeira vez que a exploração do petróleo foi mencionada foi em 1864. Uma permissão do Império a Thomas Denny Sargent, para a extração de turfa, petróleo e outros minerais na Província da Bahia, especificamente em Ilhéus e Camaru por 90 anos (DIAS *et al.*, 1993). E ao longo do século XIX e começo do XX, as concessões foram destinadas às pessoas e empresas que almejavam explorar o recurso mineral. Entretanto, durante a passagem do Império e da primeira República, a questão relacionada ao subsolo apresentou divergências. Na legislação imperial, o subsolo era de propriedade do Estado, necessitando autorização para exploração do recurso, independente da posse da propriedade na superfície. Sob a legislação liberal, de 1891-1930, havia uma influência direta a legislação norte-americana, pois, neste momento, a propriedade do solo também abarcava o subsolo. Houve uma grande alteração relacionada à atividade mineradora, em especial o petróleo.

No decurso da Primeira República Brasileira, a atividade petrolífera galgava seus primeiros passos, principalmente em razão das inovações advindas das nações desenvolvidas europeias e estadunidense, as quais se encontravam em um estágio mais avançado, inclusive com empresas e corpo técnico bastante qualificado. Na conjuntura explicitada, o Brasil criou instituições que auxiliariam na organização, gestão e deliberação sobre as prerrogativas envolvendo a mineração. Podemos citar o Conselho Superior de Minas, Serviço Geológico e

Mineralógico do Brasil, além das instituições que atuavam em escala regional, como Comissão Geográfica e Geológica. Crescia a necessidade do abastecimento de combustíveis minerais, haja visto, o aumento da demanda interna, dificuldades logísticas das nações europeias de fornecer o produto e também as rápidas transformações da economia e do espaço brasileiro. Tudo isso imerso em um conflito bélico entre as maiores nações do planeta, a I Guerra Mundial.

O óleo possuía uma expectativa por parte de intelectuais, políticos e militares como um mecanismo de promoção do desenvolvimento econômico da Nação. Até por isso que, a partir do começo do século XX, o Serviço Geológico e Mineralógico do Brasil (SGMB) se incube de pesquisar sobre áreas suscetíveis a exploração do recurso mineral, investigações que eram anteriormente conduzidas por indivíduos e empresas de natureza privada. Por todo o Brasil, sucedeu análises sobre a geologia da região e perfurações com objetivo de encontrar viabilidade para exploração. Os Estados mais estudados e com maior perfuração pelo SGMB são Paraná (7), São Paulo (18), Rio Grande do Sul (1), Santa Catarina (4), Bahia (6), Alagoas (6) e Pará (9), isso durante os anos de 1919 a 1930 (DIAS *et al.*, 1993).

No início dos anos 1930, no Governo Provisório, é criado o Departamento Nacional da Produção Mineral (DNPM), em substituição ao Sistema Geológico e Mineralógico do Brasil (SGMB), que foi extinto. Além disso, a década de 1930 é marcada pelo nacionalismo exacerbado e pela restrição dos direitos dos indivíduos; com isso é redigido um Código de Minas nesses moldes. Em 1939, o Conselho Nacional de Petróleo (CNP) foi criado e assumiu o controle sobre a atividade petrolífera no Brasil<sup>65</sup>. Logo de início já exerceu uma enorme responsabilidade, organizar e efetivar a exploração de petróleo no recôncavo baiano, no município de Lobato, uma perfuração que alcançou 210 metros, em 1939. O CNP possui uma organização em três áreas: técnica, econômica e administrativa. No CNP ainda havia uma subdivisão entre as áreas mais específicas de exploração, o Serviço Regional da Bahia (SRBA) e o Serviço Regional da Amazônia (SRAZ). Logo depois, teremos mais alguns poços com viabilidade econômica na Bahia, um estado que foi o marco inicial dessa atividade.

O Conselho Nacional de Petróleo (CNP) era dotado de sete responsabilidades básicas que iriam nortear o recurso mineral no Brasil. O órgão determinava inclusive os produtos que estavam inseridos no abastecimento nacional, como querosene, gasolina, lubrificantes, óleo minerais e petróleo bruto. Segundo Dias *et al.* (1939, p. 55) as funções da instituição governamental eram:

I) autorizar, regular e controlar a importação, inclusive a construção de oleodutos, e a distribuição desses produtos em todo o território nacional;

II) organizar e manter um serviço estatístico de todas as operações relativas ao abastecimento nacional de petróleo;

III) sugerir ao governo medidas que julgasse necessárias ao barateamento dos hidrocarbonetos fluidos, quer de produção nacional, quer importados;

IV) determinar os subprodutos da destilação do petróleo que deveriam ser incluídos no abastecimento nacional;

V) verificar periodicamente o consumo de hidrocarbonetos sólidos ou fluidos nas diversas zonas do país, e os estoques existentes, e fixar aos interessados quotas que poderiam importar, dentro de prazos determinados, e bem assim a distribuição dessas quotas pelos diferentes pontos do país;

VI) estabelecer os estoques mínimos de hidrocarbonetos fluidos a serem

---

<sup>65</sup> José Luciano de Mattos Dias e Maria Ana Quaglino apresentam no livro “A questão do Petróleo no Brasil” as funções do Conselho Nacional de Petróleo (CNP), órgão que surgiu durante o primeiro governo Getúlio Vargas em substituição ao Departamento Nacional da Produção Mineral (DNPM). Eles explicam que: “Criou-se o Conselho no bojo de uma legislação nacionalista absolutamente coerente, deu-se flexibilidade ao órgão, desligando-o mais possível da máquina burocrática e foram ampliados os recursos disponíveis.” (Dias *et al.*, 1993, p.25)

permanentemente mantidos pelos importadores ou refinadores, nos pontos do país que determinar, com a indicação de natureza e qualidade dos respectivos produtos;

VII) propor a alteração dos impostos e taxas de qualquer natureza que gravassem o comércio desses produtos, ou a criação de novos impostos ou taxas.

Sob à égide de uma agenda nacionalista, calcada no lócus do Estado Novo e de incremento ao desenvolvimento da atividade petrolífera no Brasil, em 1938, apoiado no decreto nº 395, fundamentava-se que:

O decreto nº 395, de 29 de abril de 1938, declarava de utilidade pública o abastecimento nacional de petróleo. Determinava o controle do governo federal sobre a importação, a exportação, o transporte, a construção de oleodutos, a distribuição e o comércio de derivados. Refinarias de petróleo só poderiam ser instaladas com autorização do governo federal, que teria de aprovar todas as suas especificações técnicas, localização, etc. Estava autorizado também o controle de preços em favor da indústria de refino nacional. Por fim, o decreto nacionalizava toda a atividade de refino e criava o Conselho Nacional de Petróleo, que exerceria as atividades regulatórias acima descritas e mais aquelas estipuladas no decreto específico que o organizaria. (Dias *et al.*, 1993, p. 85)

Havia uma ausência técnica nacional no processamento de refino de petróleo até os anos de 1930, a não ser pela mão de pequenas instalações privadas que não conseguiam responder à demanda interna. O CNP, mediante aos decretos do Estado Novo, ficou incumbido de fomentar a regularização quanto à atividade de refino, a partir de requisitos quanto à infraestrutura adotada e aos indivíduos que poderiam operar, apenas brasileiros natos, reforçando o caráter nacionalista. A figura do general Horta Barbosa no gerenciamento das atividades de refino nos anos 1940 é muito assertiva, em oposição ao *lobby* do capital estrangeiro<sup>66</sup>. Embora nos anos 1940 o petróleo não tivesse sido ainda um recurso de monopólio estatal, existiam argumentos contundentes para ratificação dessa política. Com base na direção da CNP, as vantagens estariam no papel do Estado fornecer baixos valores de preços sobre os derivados de petróleo, pois não intentaria o lucro; além disso, enquanto persistir o controle do mercado brasileiro por empresas importadoras estrangeiras, é impossível controlar efetivamente a formação e fixação desses preços.

Ao fim do primeiro governo de Getúlio Vargas (1930-1945), o General Enrico Gaspar Dutra (1946-1951) expõe uma gestão mais liberal, apresentando uma participação do Estado mais modesta em relação à figura nacionalista de Vargas. No mandato de Dutra, o capital estrangeiro/privado consegue permear com mais facilidade, e a Carta Magna de 1946 permite uma maior liberdade aos entes particulares, inclusive participando da atividade do refino desde que formalizassem sociedade no Brasil (DIAS *et al.*, 1993, p. 66). Dutra, por intermédio do Plano SALTE, investiu no setor energético nacional, o que teve significativa relevância ao permitir o fomento de investimentos para o refino e transporte do petróleo.

A primeira refinaria nacional de Petróleo foi criada no estado da Bahia, aproveitando as potencialidades do recôncavo baiano, em 1950, a Refinaria de Mataripe, que mais tarde seria rebatizada de Refinaria Landulpho Alves (RLAM). Para mais, em razão de inúmeros entraves envolvendo a conjuntura mundial de período pós-guerra, instabilidade política nacional, ausência de financiamento de promoção de infraestrutura no refino no Brasil, as primeiras refinarias de categoria privada nacional são autorizadas para construção em respectivamente

---

<sup>66</sup> As empresas estrangeiras enxergavam no Brasil um grande potencial, desta maneira, impedir uma política nacionalista ou fazer parte da promoção da segurança energética nacional era uma vantagem que elas não constariam de perde. Conforme José Dias e Maria Quaglino citam em seu livro: “A Standard Oil preocupava-se então em bloquear quaisquer esforços de industriais brasileiros em conseguir financiamento nos EUA para a construção de refinarias. Em breve, passaria a pressionar o governo, oferecendo ela mesma a construção de refinarias no país em troca do abandono da legislação nacionalista” (Dias *et al.*, 1993, p. 82).

em 1946 e 1947 e inauguradas em 1954, a Refinaria de Manguinhos (RJ) do grupo Drault Ernany e Refinaria de Petróleo União (SP) do grupo Soares Sampaio.

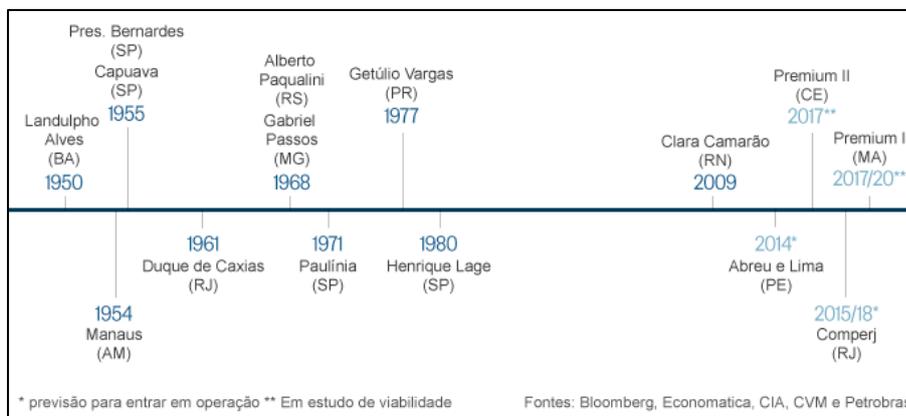


Figura 23: Cronologia de instalação das Refinarias do Sistema Petrobras. Disponível em: <https://infograficos.oglobo.globo.com/economia/petrobras-60-anos-1.html>



Figura 24: Cartaz contrário ao Estatuto do Petróleo e ao lobby das empresas estrangeiras. Disponível em: <http://act14-anjovida.blogspot.com/2014/09/o-petroleo-e-nosso.html>

Os debates sobre a exploração do petróleo no Brasil na metade dos anos de 1940 estavam bastante acalorados, todos os espectros da sociedade participavam ativamente dos debates acerca da legislação. Civis, militares, imprensa, estrangeiros permaneciam ativos a qualquer movimento que pudesse decretar uma solução para o enigma nacional. No dia 31 de janeiro de 1947, mediante a mensagem do executivo endereçada ao Congresso Nacional, junto a alteração de caráter de utilidade pública do abastecimento brasileiro de petróleo, ademais, no dia 4 de fevereiro, mais uma mensagem é enviada com a legislação constituída pela representação da CNP, esta que ficaria conhecida como o Estatuto do Petróleo (DIAS *et al.*, 1993, p. 94). O documento pretendia ser um “meio-termo” da legislação petrolífera entre nacionalistas e liberais, não ser algo próximo o que foi no México (demasiado nacionalista) e

nem a da Venezuela (excessivamente liberal). O estatuto apostava em um pragmatismo político, assegurando a segurança mínima nacional, com precedentes para uma significativa atividade estrangeira. Porém, analisando a conjuntura sociopolítica da época, pós-2º Guerra Mundial (1939-1945) e início da Guerra Fria (1947-1991), existia um dissenso entre os grupos em debate, principalmente envolvendo a manutenção da soberania nacional.

A sombra das incertezas sobre a legislação do petróleo no Brasil, surge em 1948 o movimento que ambiciona derrubar o Estatuto do Petróleo, a Campanha do Petróleo, que tinha como slogan “*o petróleo é nosso*”. Em abril de 1948, é idealizado o Centro de Estudos e Defesa do Petróleo, um grupo de viés nacionalista, contra a atuação das multinacionais na exploração do recurso mineral em solo brasileiro. A pressão popular sobre o Estatuto atuava em três frentes: manifestações populares significativas com suporte de palestras e conferências no Rio de Janeiro, promoção de atividades populares nas demais unidades da federação tendo como modelo a capital e atuação contundente e assertiva simultâneo ao Congresso Nacional para dificultar o avanço da política na casa legislativa. Embora o Congresso fosse governista, a pressão popular, militar e dos meios de comunicação obstaculiza qualquer evolução. Em 1949, o fórum de debate de defesa do petróleo ganha projeção nacional, no Centro de Estudos e Defesa do Petróleo e da Economia Nacional (CEDPEN).

A vitória de Getúlio Vargas na eleição em 1950 sinaliza uma retomada do nacionalismo e uma nova configuração do jogo político. No entanto, em 1951, Getúlio Vargas retoma a discussão acerca da política do petróleo; ciente das pressões dos grupos nacionalistas e liberais, ele encaminharia ao Congresso Nacional o Projeto nº1.516 que estabelecia a criação de uma empresa de economia mista com a gestão majoritária do Estado (51%) e não usufruía do monopólio estatal, a Petróleo Brasileiro S/A. Além do mais, do ponto de vista organizacional, criaria uma *holding* muito versátil na elaboração e distribuição de capital em suas subsidiárias. Concederia que a empresa participe de uma ampla gama de atividades sem a necessidade de controle estatal completo sobre todos eles, em correlação, efetivando diversas maneiras de captação de fundos privados (DIAS *et al.*, 1993, p. 101). Entretanto, a proposta encontrou muitas resistências e teve seus dispositivos alterados na Câmara dos Deputados e no Senado.

A defesa da soberania nacional atendia aos critérios da campanha “*o petróleo é nosso*” e também a posturas de autoridades que alegavam a segurança nacional. Desta maneira, nos trâmites burocráticos de negociação no parlamento, em 1952, ficou decidido que a haveria a promulgação do monopólio estatal, com controle prevalecente da empresa e de suas derivadas. Ainda assim, as refinarias de natureza particular apresentariam autonomia, sem intervenção do governo em suas atividades (DIAS *et al.*, 1993, p. 104). Portanto, depois de todos os entraves envolvendo a conjuntura política nacional, o presidente Getúlio Vargas assina o projeto de lei nº 2.004/1953 em 3 de outubro de 1953, criando assim a empresa brasileira Petróleo Brasileiro S.A, a Petrobras<sup>67</sup>. Ficava publicado no 1º capítulo lei sobre disposição sobre a Política Nacional de Petróleo, as disposições preliminares da Petrobras (Lei nº 2.004/1953):

**Art. 1º** Constituem monopólio da União:

I – a pesquisa e a lavra das jazidas de petróleo e outros hidrocarbonetos fluidos e gases raros, existentes no território nacional;

II – a refinação do petróleo nacional ou estrangeiro;

---

<sup>67</sup> De acordo com Lamarão e Moreira (2004): “Em 3 de outubro de 1953, depois de intensa mobilização popular, Vargas sancionou a Lei nº 2.004, criando a Petróleo Brasileiro S. A – Petrobras, empresa de propriedade e controle totalmente nacionais, com participação majoritária da União, encarregada de explorar, em caráter monopolista, diretamente ou por subsidiárias, todas as etapas da indústria petrolífera, menos a distribuição. Ao CNP caberia orientar e fiscalizar o monopólio da União, sendo reafirmada sua competência para supervisionar o abastecimento nacional do petróleo.” Disponível em: <https://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/AEraVargas2/artigos/ElVolto/Petrobras>

III – o transporte marítimo do petróleo bruto de origem nacional ou de derivados de petróleo produzidos no País, e bem assim o transporte, por meio de condutos, de petróleo bruto e seus derivados, assim como de gases raros de qualquer origem.

**Art. 2º** A União exercerá, o monopólio estabelecido no artigo anterior:

I – por meio do Conselho Nacional do Petróleo, como órgão de orientação e fiscalização;

II – por meio da sociedade por ações Petróleo Brasileiro S. A. e das suas subsidiárias, constituídas na forma da presente lei, como órgãos de execução.

O capitalismo mundial, desde o início do século XX, estava inserido em economia de base fossilista, cujo a exploração e produção dos combustíveis fósseis garantiria posição de relevância internacionalmente. A Petrobras nasceu com uma grande responsabilidade para o desenvolvimento econômico brasileiro. Desta forma, o aperfeiçoamento de sua atividade ocorreria gradativamente, através da composição de um corpo técnico qualificado, sob influência de profissionais do exterior em engenharia e geologia, em especial de nacionalizada estadunidense, os quais apresentavam uma considerável expertise no processo. Além disso, a atribuição do monopólio garantiu a exclusividade de exploração das riquezas minerais brasileiras, nenhuma empresa privada nacional ou estrangeira conseguiria exibir experiência equivalente à empresa estatal no que se refere às atividades produtivas do petróleo nacional. A Petrobras intensificou o levantamento geofísico e geológico do território brasileiro, descobrindo novos pontos exploração de petrolífera no Brasil.

Embora as tratativas na expansão da capacidade de produtiva da economia do petróleo tenham ocorrido com mais vigor durante os governos de Getúlio Vargas e Enrico Gaspar Dutra, foi apenas no mandato de Juscelino Kubitschek (1956-1961) que houve um investimento mais pujante delineando uma futura autossuficiência, com atuação assídua da Petrobras. O refino era uma das atividades que JK e a Petrobras se encarregariam de expandir no Brasil nos próximos anos, a agenda política do chefe do executivo, o Plano de Metas, apresentava relevância sobre a questão energética, ainda mais porque é a partir de JK que o modal rodoviário se alastrará por todo o país concomitantente à entrada das indústrias automobilísticas estrangeiras. Havia o desejo de construir de 1 a 3 refinarias no Centro-Sul do Brasil, em função da dependência internacional sobre os derivados (DIAS *et al.*, 1993, p. 158).

Nesse contexto, a Petrobras construiu sua primeira refinaria, a Refinaria de Duque de Caxias (Reduc), dotada da mais avançada tecnologia em fracionamento de petróleo do país, o craqueamento catalítico. O empreendimento teve seu projeto anunciado em 1957, início da terraplanagem em 1958, com a cravação das primeiras estacas para construção dos prédios em 1959 (COSTA, 2009, p. 137). A Reduc foi “inaugurada” em janeiro de 1961 no último ano do mandato de JK, porém só demonstrou funcionamento pleno em 1962, ao fim de sua construção. Sua formação ficou sob à responsabilidade da empresa norte-americana *Foster Wheeler Corporation*. O desenho do empreendimento destinava a construção da refinaria e a Fábrica de Borracha Sintética (Fabor) no mesmo espaço, para otimizar as atividades no complexo industrial. A refinaria quando foi projetada teria a capacidade prevista de 90 mil barris por dia (DIAS *et al.*, 1993, p. 159). O município de Duque de Caxias foi escolhido para sediar a refinaria da Petrobras em razão de alguns fatores como explicita Costa (2009, p. 137):

- O fato de Duque de Caxias está localizado dentro do “triângulo” formado por Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo; o qual nos anos 1950 já apresentava uma significativa expressão econômica, sendo a principal região industrial e mercado consumidor do país;
- Boa acessibilidade: Rodovia Washington Luiz (Rio-BH), Rodovia Presidente Dutra (Rio-SP) e Av. Brasil.

- Facilidades de recebimento e escoamento de petróleo, por estar localizada junto à costa marítima, facilitando assim a construção de dutos que ligariam a Refinaria ao conjunto de ilhas na Baía de Guanabara;
- Bom suprimento de água corrente, proveniente de rios e riachos que cortam a região escolhida, com destaque para os rios Carqueja, Pedra Branca e Mantiqueira (localizados no distrito de Xerém);
- Grande terreno disponível (13 Km<sup>2</sup>), numa área rural – inicialmente destinada para a reforma agrária – e distante da área urbana de Caxias;

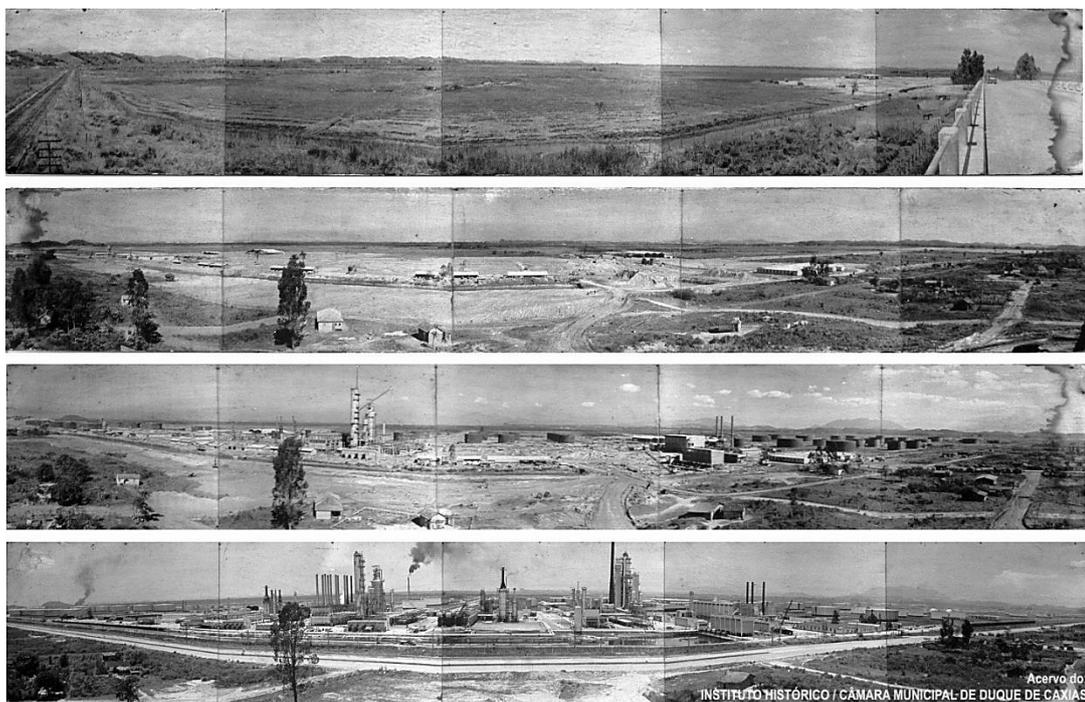


Figura 25: Construção da Refinaria de Duque de Caxias (Reduc) na década de 1960. Fonte: Instituto Histórico da Câmara Municipal de Duque de Caxias.

Esses fatores colocavam o município de Duque de Caxias como um território em especial vantagem logística, além disso, não podemos esquecer que desde a implantação da Fábrica Nacional de Motores (FNM) em Xerém, nos anos 1940, Caxias se constituiu em uma das cidades “baluartes” do processo de industrialização brasileira. O traço industrial é inerente a sua própria concepção, mesmo que isso não se traduza em qualidade de vida para seus munícipes. Ao longo dos anos, a Reduc conseguiu aumentar exponencialmente a capacidade de produção de seu complexo. Um após a inauguração, a capacidade de processamento ampliou para 110 mil barris/dia, em 1964 subiu para 120 mil barris/dia concomitante a modernização da produção de gasolina e gás liquefeito de petróleo (GLP) a partir da operação da Unidade de Craqueamento Catalítico (COSTA, 2009, p. 138). No ano de 1972, a Reduc passou a produção de lubrificantes nacionais, passou a responder por 80% da demanda brasileira, fora isso, sete anos depois, garante ao Brasil a autossuficiência em lubrificantes básicos parafínicos.

A Refinaria de Duque de Caxias foi se afirmando como um dos empreendimentos mais importantes do estado do Rio de Janeiro e do Sistema Petrobras. Em 1983, a capacidade de processamento chegou a 240 mil barris/dia de petróleo, com benefício ao mercado interno e também externo (COSTA, 2009, p. 138). Em 2009, a Reduc estava classificada pela Petrobras como a 3º maior refinaria do país em processamento de refino, cerca de 242 mil barris/dia de petróleo, e a 1º em variedade de portfólio de produtos, a complexidade da refinaria caxiense

proporciona a transformação do petróleo em mais de 50 produtos derivados. Ela consegue abastecer o estado do Rio de Janeiro, alguns estados da federação e também exporta parte da produção de derivados (gasolina, querosene de aviação, gás natural veicular – GNV, parafinas, propeno, nafta, lubrificantes, diesel). A refinaria está localizada no KM 113 da Rodovia Washington Luís (BR-040), no bairro de Campos Elíseos.

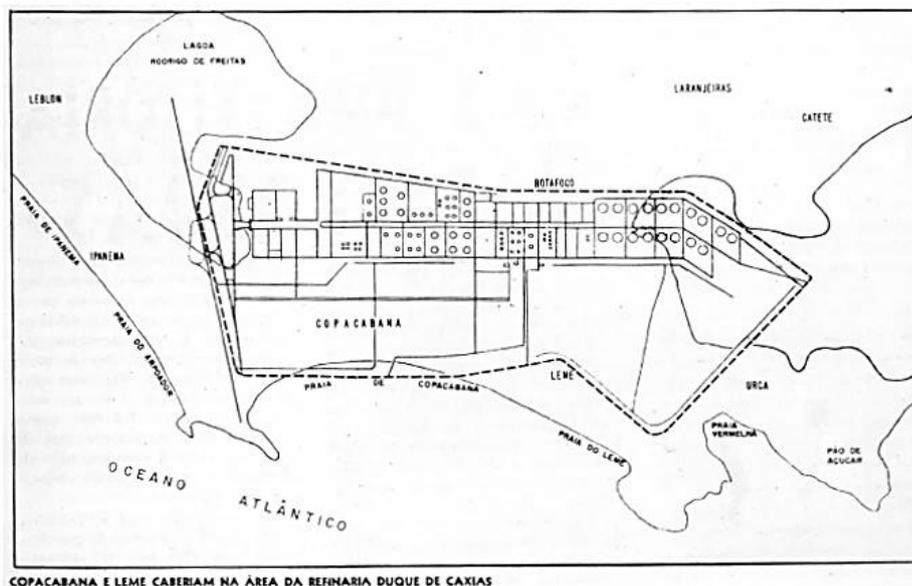


Figura 26: Comparação em extensão territorial da Refinaria Duque de Caxias (Reduc) com os bairros cariocas de Copacabana e Leme. Disponível em:

<https://infograficos.oglobo.globo.com/economia/petrobras-60-anos-1.html>

A Refinaria de Duque de Caxias (Reduc) é a indústria símbolo da economia do município de Duque de Caxias, a partir dos anos de 1960 passou a influenciar na ocupação do território caxiense, em especial nos distritos mais distantes da sede municipal, 2º Distrito (Campos Elíseos), 3º Distrito (Imbariê) e 4º Distrito (Xerém). Além disso, embora hoje não seja a principal atividade econômica de Duque de Caxias, foi responsável por atrair indústrias de atividades derivadas da cadeia do petróleo, constituindo um complexo petroquímico de grande relevância no estado do Rio de Janeiro, com mais de 30 empresas em seu entorno.

A Refinaria de Duque de Caxias (Reduc) possui a capacidade instalada de refino é de 252.000 barris de petróleo por dia, isso equivale a 40.064 m<sup>3</sup>/d, dispõem de 43 unidades de processos em seu parque industrial e apresenta um catálogo comercial com 55 produtos (PETROBRAS, 2021). Destes produtos podemos destacar a produção de óleo diesel, gasolina, asfalto, querosene de aviação (QAV), nafta petroquímica, parafinas, lubrificantes, coque, enxofre, gases petroquímicos (etano, propano e propeno), lubrificantes e gás liquefeito de petróleo (GLP). O empreendimento é classificado como o de maior complexidade de todo o sistema Petrobras. Em relação ao corpo de trabalhadores, a refinaria possui 1.200 trabalhadores próprios, 1.800 empregados terceirizados por regime de contrato temporário. Além disso, a Reduc milhares de empregos momentâneos todo os anos, em 2021 foram mais de 4.000, com mão-de-obra das imediações (PETROBRAS, 2021).

Segundo a Petrobrás (2021) a Refinaria de Duque de Caxias é uma das cinco refinarias do sistema Petrobrás que permaneceram sob responsabilidade da estatal após o decréscimo de investimentos nas atividades de refino no país. A refinaria fluminense está em processo de modernização para concorrência no mercado de regino aberto, o programa chamado RefTOP

almeja garantir as condições necessárias para que isso ocorra<sup>68</sup>. O investimento expandiria a rendimento energético da Reduc e concomitante com uma otimização do consumo, proporcional a um montante da ordem de 230 milhões de m<sup>3</sup> de Gás Natural ao ano. Além disso, eficiência na elaboração de produtos derivados do petróleo seria outro benefício ao empreendimento, em especial os mais rentáveis, como o Propeno, o qual é usado na indústria em razão da versatilidade na confecção de materiais de abundantes áreas. O empreendimento pretende crescer a produção de Propano anual em 7 mil toneladas. Também, a capacidade de beneficiamento do combustível diesel S-10 apresentará um acréscimo, perspectiva para o 2023, saindo de 5.000 m<sup>3</sup>/dia para 9.500 m<sup>3</sup>/dia (PETROBRAS, 2021). Todas essas alterações seguiram uma agenda simultânea à preservação do meio ambiente, saúde e a segurança, com o intuito de mitigar as possíveis consequências da cadeia produtiva do petróleo nas áreas limítrofes da refinaria e também passar uma mensagem mais comprometida com as questões ambientais, segundo a empresa de economia mista.

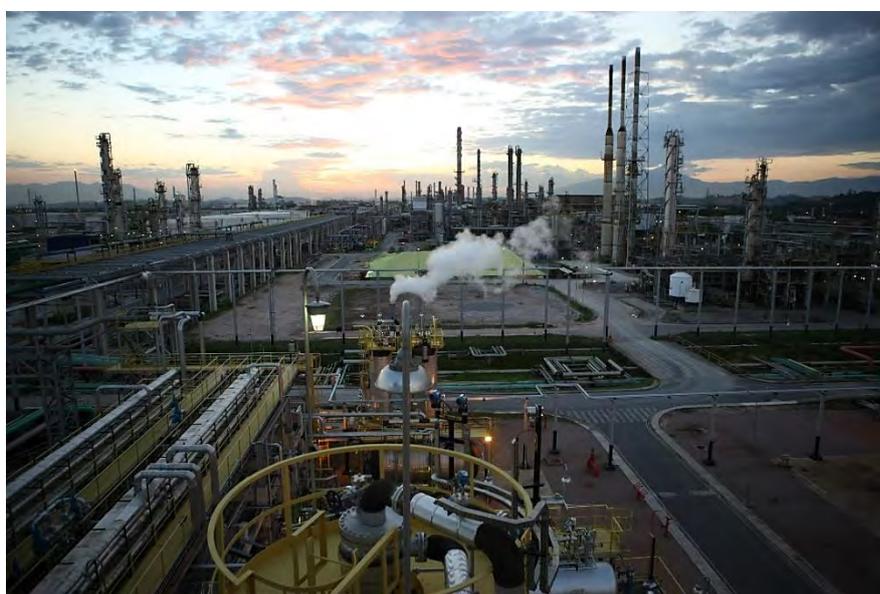


Figura 27: Refinaria de Duque de Caxias (Reduc) em 2019. Disponível em: <https://www.agenciapetrobras.com.br>

### 2.3 A desativação de uma indústria símbolo: Marcopolo/Xerém

Ao longo da década de 1990, o território da Baixada Fluminense foi um ambiente visto com grandes potencialidades e perspectivas, sobretudo nas atividades do setor secundário (indústria) e terciário (atribuições comerciais e de serviços). O município de Duque de Caxias é o segundo mais próximo da capital do Estado do Rio Janeiro, cerca de 18 km de distância, um

---

<sup>68</sup> Segundo a Petrobrás (2021): “O programa RefTOP – Refino de Classe Mundial com o objetivo de estar entre as melhores companhias refinadoras de petróleo no mundo. Esse programa consiste em um conjunto de iniciativas que buscam implementar melhorias para aumentar a eficiência e desempenho operacional das refinarias que não estão na carteira de desinvestimento - Refinaria Presidente Bernardes (RPBC), Refinaria Duque de Caxias (Reduc), Refinaria de Capuava (Recap), Refinaria de Paulinia (Replan) e Refinaria Henrique Lage (Revap) - e posicionar a Petrobras de forma mais competitiva na abertura do mercado de refino de petróleo no país. Os investimentos inicialmente previstos no RefTOP até 2025 são de aproximadamente US\$ 300 milhões.” Disponível em: <https://petrobras.com.br/fatos-e-dados/lancamos-programa-para-nos-posicionar-entre-as-melhores-refinadoras-de-petroleo-no-mundo.htm>

território que possui atrelado as suas características uma competência logística que o coloca em destaque para atração de empreendimentos, além do mais, os valores dos terrenos conseguem ser mais em conta em comparação aos municípios de Niterói, Nova Iguaçu e ao Rio de Janeiro. O contexto local do município da BF estava relacionado também as circunstâncias do capitalismo contemporâneo, em especial com os avanços do campo das Tecnologias da Informação e Comunicação (TIC's) e do fenômeno de globalização. Desta maneira, no terreno de uma das indústrias símbolos do processo de industrialização brasileira, a Fábrica Nacional de Motores (FNM), fechada no final dos anos 1980, a empresa Comércio e Indústria de Ferro e Alumínio (Ciferal) se instala para a produção de veículos pesados.

Ela foi uma importante empresa fabricante de ônibus voltada para modelos urbanos. Fundada em 1955, a princípio, se instalou na zona norte da cidade do Rio de Janeiro, no bairro de Ramos. Criada por *Fritz Weissman*, o austríaco e jovem se mudou para o Brasil em meados da década de 1930. Anteriormente a consolidação da Ciferal, *Fritz Weissman* já trabalhava com a Companhia Imobiliária Rio-Bahia (CIRB), a qual gradualmente foi mudando seus respectivos ramos de atuação até se concretizar como Cirb S.A., Comércio e Indústria (LEXICAR BRASIL, 2014). Posteriormente, a Cirb comprou a Fábrica Nacional de Carrocerias e, a partir disso, a atuação de *Fritz* foi fundamental para o desenvolvimento da empresa em relação à construção, projeto e acabamento; o empresário também teve participação na criação da fábrica de carrocerias Metropolitana.

A Ciferal fabricou seu primeiro ônibus urbano por volta de 1957, conhecido como “chassi LP-312” alcançando um padrão de excelência para época. O material utilizado no processo de fabricação foi pautado a partir do uso de tecnologias voltadas para o duralumínio<sup>69</sup>, componente vital no padrão das estruturas de produção pelas suas características de resistência, peso e vida útil, porém, bem mais caro que o aço. O preço elevado do material de produção fez com que a Ciferal se afastasse do mercado de urbanos e, de forma temporária, ela incorporou o transporte rodoviário fornecendo prioritariamente a Viação Cometa. Entre as décadas de 1960 e 1970, ocorreu uma grande crise no mercado brasileiro, o que a induziu a uma tentativa de fusão entre a Ciferal com a empresa Metropolitana. Desde então, pelas dificuldades proporcionadas ao longo da crise, a empresa careceu de diversificar seu ramo de atuação, se dedicando às exportações, essencialmente, no ramo de transporte urbano.

Em 1970, lançou o Ciferal Urbano, projeto que marcou a história da indústria brasileira de carrocerias inovando com novos acabamentos e estilos. Com a retomada ao ramo de transporte urbano, a Ciferal voltou a atenção para melhorias ao transporte público do país, tendo em vista o potencial de incorporar à indústria de carrocerias a criação de corredores dos primeiros modelos urbanos para circulação no território brasileiro. Por volta de 1977, a Ciferal projetou e produziu o primeiro veículo denominado monobloco, voltado especialmente para o transporte de passageiros, com capacidade de até 80 pessoas, que seria produzido em uma nova unidade que estava sendo planejada em Nova Iguaçu (RJ), o que todavia não se seguiu. Logo depois, foram lançados outros modelos com novas readequações como o Líder 77 (para consumo geral, intermunicipal e de turismo), Tocantins, Iguaçu, Araguaia e Tapajós. Em função da sua liderança e fase de expansão, foram criadas duas subsidiárias – em Recife (PE) e em São Paulo (SP) – com intuito de atender o mercado consumidor em escala nacional.

Mesmo que a empresa tenha tido êxito no processo de produção no início da década de 1970, por volta de 1978, a Ciferal deixou de ser a segunda maior produtora da área para dar espaço à conhecida Marcopolo. A emersão da Marcopolo fez com que o nível de vendas da Ciferal permanecesse em queda, até que 1982 foi o marco para a decadência da empresa mediante aos salários atrasados, greve, repressão, que resultaram na suspensão temporária das

---

<sup>69</sup> Teve origem na indústria aeronáutica, caracterizado por ser uma liga metálica composta de alumínio com pequenas percentagens de cobre, magnésio e manganésio, muito leve, resistente à corrosão pelos ácidos e pela água do mar, e de grande resistência mecânica.

atividades da Ciferal; em seguida, a empresa veio à falência.

O governo estadual, mediante o recém-eleito governador Leonel de Moura Brizola, decidiu comprar a Ciferal, retomando as suas respectivas atividades, e até mesmo com a fabricação de antigos modelos tendo como exemplo o modelo urbano Tocantins. A retomada alavancou o nível de produção tirando a fabricante do vermelho e retomando com as suas respectivas e novas fabricações chegando a produção anual de 1.780 unidades. Em prol da mudança conjuntural da empresa, ocorre a transferência espacial de suas respectivas linhas de produção em 1992, para o espaço de antiga Fábrica Nacional de Motores (FNM) conhecida usualmente como “FeNeMê”. O intuito era inaugurar projetos industriais pensando no racionamento e redução dos custos de produção. A Ciferal foi diferenciada por ser a única fábrica no seu ramo a intensificar o processo de produção em um período de crise no setor, entre os anos de 1993 e 1994.



Figura 28: Fábrica da Ciferal, Xerém, Duque de Caxias/RJ. Disponível em: <https://acervo.oglobo.globo.com>

De acordo com o Jornal O Globo (1992, p. 24), a transferência da Ciferal, que ocupava um espaço na Avenida Brasil, para Xerém, terreno que pertencia a Fiat, da antiga Fábrica Nacional de Motores (FNM), ocorreu da seguinte forma:

Depois de uma negociação que se arrastou por dois anos, o diretor-presidente da Ciferal, Lélis Marcos Teixeira, e o diretor de relações externas da Fiat, José Eduardo de Lima Pereira, assinaram ontem, no Palácio das Laranjeiras, um contrato de cessão de uso do antigo terreno da Fiat, desativado há seis anos. O negócio está consumindo da Ciferal investimentos de US\$ 12 milhões e com esta transferência, a empresa – que tem 11% do mercado nacional de ônibus – vai conseguir enfim ampliar sua produção diária de oito para 27 carrocerias. Uma pequena parte do pagamento (20%) será feita em dinheiro e o restante com a atual fábrica de ônibus da Ciferal, na Avenida Brasil.

Segundo José Eduardo Pereira, o que levou a Fiat assinar o contrato com a Ciferal foi o fato de o terreno de Xerém, de aproximadamente 285 mil metros quadrados, estar sendo visto como um futuro pólo automotivo. Após faturar em 1991 US\$ 57,7

milhões, a Ciferal pretende ampliar exportações e programa investimentos de US\$ 2 milhões para modernizar a nova unidade da empresa. O contrato de cessão de uso prevê, dentro de 18 meses, o direito de compra do terreno.

Em 1995, a empresa foi privatizada, e seus novos proprietários eram conhecidos por constituírem um grupo de empresários associados à Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro (Fetranspor). Todavia, o processo de privatização impactou de forma negativa na conjuntura da empresa, já que os interesses eram voltados apenas para questões locais sem destinar a devida importância ao processo produtivo, e, principalmente, de qualidade. Conseqüentemente, com a má administração, queda brusca de qualidade e o retrocesso dos processos produtivos, em 1999 cerca de 50% do capital da Ciferal foi vendido à empresa Marcopolo.

Após os novos métodos desenvolvidos pela Marcopolo, a empresa mudou bruscamente o padrão de produção, e, em abril de 2001, a Marcopolo assumiu o restante do controle da empresa, abrindo mão do modelo rodoviário e se concentrando apenas na produção de ônibus urbanos. Tendo em vista o avanço produtivo, as linhas se tornaram mais modernas e sendo produzidas com o auxílio da área da computação. Em 2005, o lançamento conhecido como “urbano Citimax” foi um dos ônibus mais vendidos do país, entretanto, com o passar dos anos e com emergência de novas estratégias voltadas ao mercado global, os modelos foram retirados de circulação e a Ciferal foi encerrada.

A Marcopolo é uma empresa de origem brasileira considerada umas das maiores fabricantes do mundo<sup>70</sup>, e foi fundada em agosto de 1949 em Caxias do Sul – RS. Recém-inaugurada, ela era conhecida como Nicola & Cia. Ltda. que, a princípio era destinada às atividades de pintura e chapeação de caminhões e, posteriormente, fez parte do grupo de primeiras indústrias nacionais que fabricavam carrocerias de ônibus. Por volta da década de 1960, houve a produção do modelo denominado “Marcopolo” produzido mediante a técnicas e materiais singulares visando enaltecer características que contribuam com o conforto e desenvolvimento do transporte. Logo em seguida, houve o lançamento do Marcopolo II, conhecido por ter opções de luxuosos carro-leito. Os modelos Marcopolo I e II fizeram tanto sucesso, que a empresa mudou sua razão social de Carrocerias Nicola S.A Manufaturas Metálicas para Marcopolo S.A Carrocerias e Ônibus. A denominação Marcopolo é designada como uma homenagem ao navegador e viajante italiano (PINTO, 2021).

Na década de 1970, ocorreu um processo de expansão da empresa e em 1974 houve outro lançamento do ônibus rodoviário Marcopolo III, a partir disso a Marcopolo começa a fornecer os primeiros ônibus para circulação de transporte urbano da cidade de Curitiba- PR. Além do mais, no mesmo período, a empresa inaugurou outras unidades uma em Minas Gerais e a outra também em Caxias do Sul-RS. Com o passar dos anos, a Marcopolo lançou diversos modelos como, Trolebus, Viaggio, Paradiso, Strada, Urbano Torino, Micro Sênior etc. Em 1988, houve a criação da Fundação Marcopolo, e foram oferecidos programas de incentivo à saúde, educação, lazer e esporte para grupos com vulnerabilidade socioeconômica e, evidentemente, para familiares (filhos) dos colaboradores da empresa. A escola de formação profissional da Marcopolo, criada nos anos 1990, também foi um marco para empresa, visando capacitar pessoas a partir do curso profissionalizante que, de certa forma, direcionava o aluno para oportunidades de crescimento na empresa.

A década de 1990 marcou o início de um novo momento para a empresa; ela passa pelo processo de internacionalização, tendo em vista que o mercado interno não oferecia tantas oportunidades de expansão e crescimento. A Marcopolo visou estratégias para fora do território nacional. Essa medida não necessariamente pretendia somente sua expansão, mas também tinha como objetivo ratificar o desenvolvimento de tecnologias próprias como fator estratégico. Para

---

<sup>70</sup> Disponível em: <https://mm.exame.com/marcopolo/>. Acesso em: 25 de março de 2022.

que fosse possível consolidar o desenvolvimento da verticalização, ou seja, dominar todo o processo produtivo até o produto final para evitar problemas estruturais e logísticos no momento de expansão. O primeiro grande passo foi a internacionalização em Portugal, posteriormente, o processo de expansão se consolidou na Argentina, México, Colômbia, África do Sul, China, Rússia, Índia e Egito (MARTINS, 2008).



Figura 29: Mapa da estrutura e internacionalização corporativa da Marcopolo. Fonte: ABCEM – São Paulo.

Em 2001, com a compra total da Ciferal, umas de suas unidades de negócio se consolida na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ), precisamente em Xerém, no quarto distrito de Duque de Caxias/RJ. Por ser uma localização estratégica pela proximidade dos grandes centros urbanos, próximo às rodovias que ligam as principais Unidades Federativas (UF) e aos maiores mercados consumidores, o ritmo de produção aumentou progressivamente desde da administração total e a unidade foi denominada em 2013, como Marcopolo Rio. A sua espacialidade conta com uma área física de 211.846 m<sup>2</sup> e a área construída: 74.484 m<sup>2</sup> (DIÁRIO DO TRANSPORTE, 2020).

A produção era pautada exclusivamente para o transporte urbano coletivo, a capacidade instalada era de aproximadamente 8 mil veículos/ano e possuía cerca de 2,5 mil funcionários. Nesse contexto, a empresa realizou o lançamento de um novo modelo já conhecido antigamente pelo ramo urbano como o novo Torino. Além do mais, a companhia ocupava uma posição estratégica no mercado nacional, abrangendo inúmeros estados brasileiros. Em janeiro de 2019, a empresa celebrou o recorde de produção chegando a 3.000 unidades de ônibus na sede de Xerém, enfatizando a posição de permanência do modelo Torino. O modelo e a empresa são enaltecidas pela qualidade, durabilidade e eficiência na produtividade direcionada aos ônibus, a unidade se destaca justamente pelo avanço no desenvolvimento e nos processos de produção.

Em 2020, a Marcopolo informa que a unidade do RJ passaria por modificações em função da pandemia de Sars-CoV-2 (Novo Coronavírus). Nesse período a empresa passou por um intenso momento de retração, assim como toda a economia brasileira. Em 2019, a empresa produzia em torno de 22.821 unidades, já em 2020 passou para 16.715 unidades (JORNAL ESTADÃO, 2020). As consequências foram devastadoras, tendo em vista que as medidas de

contenção e do *lockdown* corroboraram o bloqueio da circulação de pessoas e de qualquer meio de transporte, a necessidade de produção declinava progressivamente.

Sem previsão de volta a “normalidade”, a Marcopolo visava ainda alguma chance de retorno, porém, o período pandêmico se estendeu. Com perdas significativas, a maior fabricante do país anunciou que a partir do dia 2 de outubro de 2020 a planta industrial na unidade no Rio de Janeiro fecharia. Segundo a empresa, a produção seria transferida para a sede localizada em São Mateus, no Espírito Santo e também absorvida pela fábrica de Caxias do Sul, no Rio Grande do Sul. O empreendimento declara que pelo fato da queda evidente de vendas, seria necessário otimizar o número de unidades fabris sem comprometer a concentração de logística e a produção visando a redução de custos.



Figura 30: Ponto final para a fábrica da Marcopolo em Xerém. Último ônibus produzido pela empresa no RJ. Disponível em: <https://acervo.oglobo.globo.com>

Em 2020, a Marcopolo Rio possuía cerca de aproximadamente mil funcionários<sup>71</sup>, desse total poucos funcionários foram transferidos para a unidade de São Mateus (ES) ou Caxias do Sul (RS), estima-se que cerca de 800 funcionários<sup>72</sup> foram demitidos, fator que demonstra, o aumento progressivo e acelerado do número de desempregados no país. Segundo a nota emitida pela firma, fora as incumbências garantidas pela lei, haverá a prorrogação no fornecimento do vale-alimentação, plano de saúde e cesta do final de ano como meio de amenizar o impacto

<sup>71</sup> Fábrica de ônibus Marcopolo sai do RJ e vai para o Espírito Santo. Disponível em: <https://diariodorio.com/fabrica-de-onibus-marcopolo-sai-do-rj-e-vai-para-o-espírito-santo/>. Acesso em: 26 de março de 2022.

<sup>72</sup> Após perder a Marcopolo, Governo do Rio se reúne com montadoras. Disponível em: <https://diariodoporto.com.br/apos-perder-a-marcopolo-governo-do-rio-se-reune-com-montadoras/>. Acesso em: 26 de março de 2022.

negativo causado pela demissão em massa. O espaço vendido continua indeterminado e sem perspectivas concretas. Segundo o prefeito de Duque de Caxias, Washington Reis, existe a possibilidade de ocupação por uma empresa chinesa produtora de ônibus elétricos.

### **CAPÍTULO III: A METAMORFOSE ECONÔMICA CAXIENSE: A INSTAURAÇÃO DO POLO PETROQUÍMICO DE CAMPOS ELÍSEOS (PPCE) E OS NOVOS EMPREENDIMENTOS**

Nesse capítulo, buscaremos debater sobre a nova realidade econômica do município de Duque de Caxias/RJ, mediante os novos empreendimentos que se instalaram no território caxiense. Suas potencialidades e também suas vicissitudes, apesar de ser o segundo município mais rico da unidade federativa (RJ), já que as atividades produtivas se diversificaram ao longo dos anos. Uma normativa que engendrou alterações significativas no espaço da cidade foi o plano diretor municipal, que auxiliou os munícipes juntamente aos empresários, elencando pontos específicos do ambiente para a materialização de seus serviços. Essa divisão da dissertação mostrar o objeto empírico em sua efetividade, e as dinâmicas retratadas nessa seção reverberam a atual Caxias. Uma cidade com população milionária e com orçamento bilionário.

Outro recorte de análise será o Polo Petroquímico de Campos Elíseos (PPCE), local que agrega mais de 30 empresas dos setores do petróleo, gás, química e indústria de transformação. Um ativo econômico muito importante no município, o qual desperta interesse de políticas públicas de todos os âmbitos de governo, como melhorias de infraestrutura de transporte pelo poder público, investimentos em modernização técnica e adoção de controle de qualidade e segurança. Soma-se ao fato que esse ambiente, que aproveitou as vantagens decorrentes da instalação da Refinaria de Duque de Caxias (Reduc) e a Fábrica de Borracha (Fabor) na década de 1960, se beneficiaram das economias de aglomeração e foi primordial no incremento da área como a mais importante no setor petroquímico do estado do Rio de Janeiro.

Três infraestruturas de mobilidade rodoviária ratificam o arcabouço político e econômico deste ente federativo, são eles: a Rodovia Washington Luís (BR-040), Rodovia Santos Dumont (BR-116/RJ) - Arco Metropolitano (BR-493/RJ-109), Avenida Governador Leonel de Moura Brizola (RJ-101). Espaços pelos quais transitam milhares de pessoas, mercadorias e fluxos de capitais, haja vista que também são entroncamentos que direcionam para outros municípios da RMRJ. Ademais, através das pesquisas divulgadas pelas principais instituições do estado e do Brasil, faremos uma investigação sobre o perfil do trabalho no município e quais foram as áreas que possuíram maior decréscimo, em especial comparando os setores industriais, comercial e de serviços. Portanto, o esforço dedicado ao longo desse subcapítulo terá o intuito de elucidar acerca dos atributos do mercado de trabalho e empregos, empreendimentos e também a atividade industrial mais recente com a inauguração do Polo Gás Químico Braskem no Complexo Petroquímico de Campos Elíseos, ratificando a versatilidade da economia caxiense.

#### **3.1 Polo Petroquímico de Campos Elíseos (PPCE)**

A necessidade brasileira sobre os derivados do petróleo, em especial os petroquímicos, passou a ter uma significativa demanda a partir dos anos 1950; a conjuntura de modernização e intervenção do estado no desenvolvimento nacional carecia de unidades que conseguissem suprir esse consumo, aspirando diminuir a dependência das importações. A Refinaria de Duque de Caxias (Reduc) possibilitou a atração de outras indústrias do mesmo ramo ou derivados, provocando uma economia de aglomeração no bairro de Campos Elíseos, no 2º Distrito do município de Duque de Caxias. No geral, são mais 30 empresas que juntas compõem o chamado Polo Petroquímico de Duque de Caxias (PPCE), aproximadamente 10 mil pessoas trabalham

nesse perímetro de 11 km<sup>2</sup>, existem seis comunidades ao entorno, uma estimativa populacional de 303 mil habitantes e visando a gestão estratégica do risco e a segurança, há um raio de evacuação de 6,43 km<sup>2</sup> em caso de acidentes no conglomerado industrial (FIRJAN, 2020).

A constituição desse ambiente industrial começou em 1961, com a inauguração das Reduc e a Fábrica de Borracha (Fabor). Ao longo do tempo, como foi explicitado detalhadamente no capítulo 02, a produção de itens derivados do petróleo aumentou exponencialmente, em razão também das contínuas melhorias e modernizações dos dispositivos técnicos, avanços das pesquisas e qualificação dos profissionais envolvidos no sistema produtivo. A promoção da indústria de transformação, particularmente as atividades envolvendo o setor petroquímico é de muita importância para economia do município de Duque de Caxias. Embora Caxias atualmente apresente uma economia diversificada, inclusive com polarização aos municípios limítrofes, foi o alicerce financeiro durante muito tempo da cadeia de beneficiamento do petróleo.

Em 31 de outubro 2006, a Prefeitura Municipal de Duque de Caxias, através da lei complementar n<sup>o</sup> 01/2006 decretada pela Câmara Municipal de Duque de Caxias e sancionada pelo prefeito em seu primeiro mandato, Washington Reis, na legislatura municipal 2005-2008, publicam o Plano Diretor Urbanístico do Município de Duque de Caxias/RJ estabelecendo dessa maneira as normas e diretrizes do ordenamento físico-territorial e urbano do território caxiense<sup>73</sup>. Um parágrafo que merece atenção especial, pois explica acerca da ambição em relação ao curto e médio prazo estão materializados nas disposições preliminares do documento, respectivamente no capítulo 01 (Objetivos Gerais) e no capítulo 02 (Objetivos Estratégicos).

Em conformidade com o Plano Diretor Urbanístico do Município de Duque de Caxias - RJ (2006, p. 07):

**Art. 5<sup>o</sup>.** Constituem objetivos gerais desta Lei:

IV. Promover a diversificação da base econômica municipal de forma ordenada e coerente com a manutenção da qualidade de vida, das peculiaridades do território e dos valores culturais locais;

V. Fortalecer pólos de geração de emprego e renda e a qualificação para o trabalho da população local;

IX. Considerar o ordenamento territorial e urbano como valor de atração de investimentos públicos e privados pertinentes à matriz econômica municipal.

**Art. 6<sup>o</sup>.** Constituem objetivos estratégicos desta Lei:

I. Induzir a estruturação do processo de urbanização de forma compacta e racional, aproveitando a disponibilidade, a centralidade, a potencialidade de terrenos dotados de infra-estrutura, em conformidade com os vetores adequados de expansão urbana;

V. Recuperar e promover a identidade de Duque de Caxias no cenário da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, qualificando a imagem do Município como de referência fluminense com as seguintes peculiaridades:

---

<sup>73</sup> O Ministério do Desenvolvimento Regional (2022) explica o que é e qual é a importância do Plano Diretor na organização urbana: “É um instrumento para garantir a todos os cidadãos do município um lugar adequado para morar, trabalhar e viver com dignidade. O Plano Diretor é uma lei na qual vai estar registrada a melhor forma de ocupar o território do município, o destino de cada parcela do território, para garantir que o interesse coletivo prevaleça sobre os interesses individuais ou de grupos específicos, servindo assim de base para todos os instrumentos

e mecanismos de planejamento setorial, em especial os de habitação, saneamento, transporte e mobilidade. Como diz a Constituição Federal (art. 182), é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana do município.” Disponível em: [https:// antigo.mdr.gov.br](https://antigo.mdr.gov.br)

- b) Pólo estadual de qualificação de mão-de-obra industrial petroquímica, tecnológica e de defesa e resgate de agravos e passivos ambientais;
- c) Principal pólo industrial da Região Metropolitana do Rio de Janeiro;
- d) Pólo logístico em tecnologia, estocagem e distribuição de produtos da Região Metropolitana do Rio de Janeiro;

O Plano Diretor é explícito sobre a relevância da agenda de negócios do município e de seus objetivos, principalmente na efetivação de protagonismo industrial do estado do Rio de Janeiro. Além disso, em outra seção do documento municipal urbano, há encaminhamentos a respeito do macrozoneamento do território, em que são estabelecidas zonas de delimitação. Ao todo são sete fracionamentos do espaço caxiense, como: I – Zona de ocupação Controlada (ZOC), II – Zona de Ocupação Básica (ZOB), III – Zona de Ocupação Preferencial (ZOP), IV – Zona Especial de Interesse Social (ZEIS), V – Zona Especial de Interesse Ambiental (ZEIA), VI – Zona Especial de Negócios (ZEN), VII – Áreas de Reserva (AR). A ocupação e o uso do solo caxiense são determinados de acordo com essa divisão, que leva em consideração os aspectos econômicos, sociais, políticos e ambientais. Com passar dos anos, o plano sofreu algumas alterações, inclusive quanto ao macrozoneamento, houve o acréscimo da Zona Especial de Interesse Turístico (ZEIT) e a subdivisões dentro da ZEN.

Nos preocuparemos em observar as características presentes nas Zonas Especiais de Negócios (ZEN) espalhadas pelo município. O Polo Petroquímico de Campos Elíseos (PPCE) está presente em uma dessas ZEN's. No que se refere a concepção dessas áreas, o Plano Diretor Urbanístico do Município de Duque de Caxias - RJ (2006, p. 28)<sup>74</sup> explicita que:

**Art.56.** Zonas Especiais de Negócios são aquelas destinadas a complexos de empreendimentos econômicos agropecuários, industriais, de serviços e turísticos, geradores de trabalho e renda, de interesse para a sustentabilidade da economia municipal.

**Art. 57.** Constituem diretrizes das Zonas Especiais de Negócios:

- I. Promover a diversificação da base econômica municipal;
- II. Induzir a realização das potencialidades e vocações econômicas que melhor aproveitem, desenvolvam e preservem os atributos físicos, ambientais, culturais e humanos de Duque de Caxias;
- III. Gerar emprego e renda para a população local;
- IV. Prover condições atrativas de investimentos públicos e privados, criando diferenciais de qualidade para a estrutura municipal no cenário metropolitano.

**Art. 59.** Zonas Especiais de Negócios de indústrias e centros distribuidores são áreas já consolidadas como pólos industriais e logísticos ou vazios de localização estratégica, próximas aos pólos existentes, com potencial para receber novos investimentos.

---

<sup>74</sup> Informações sobre o Plano Diretor Urbanístico (PDU) de Duque de Caxias estão disponíveis em: <http://smeduquedecaxias.rj.gov.br/nead/Biblioteca/Leis/Leis%20Municipais/leis%20dc/2006/10%20OUTUBRO/LC%2001%20-%20Institui%20o%20Plano%20Diretor%20Urban%3%ADstico%20de%20Duque%20de%20Caxias.pdf>

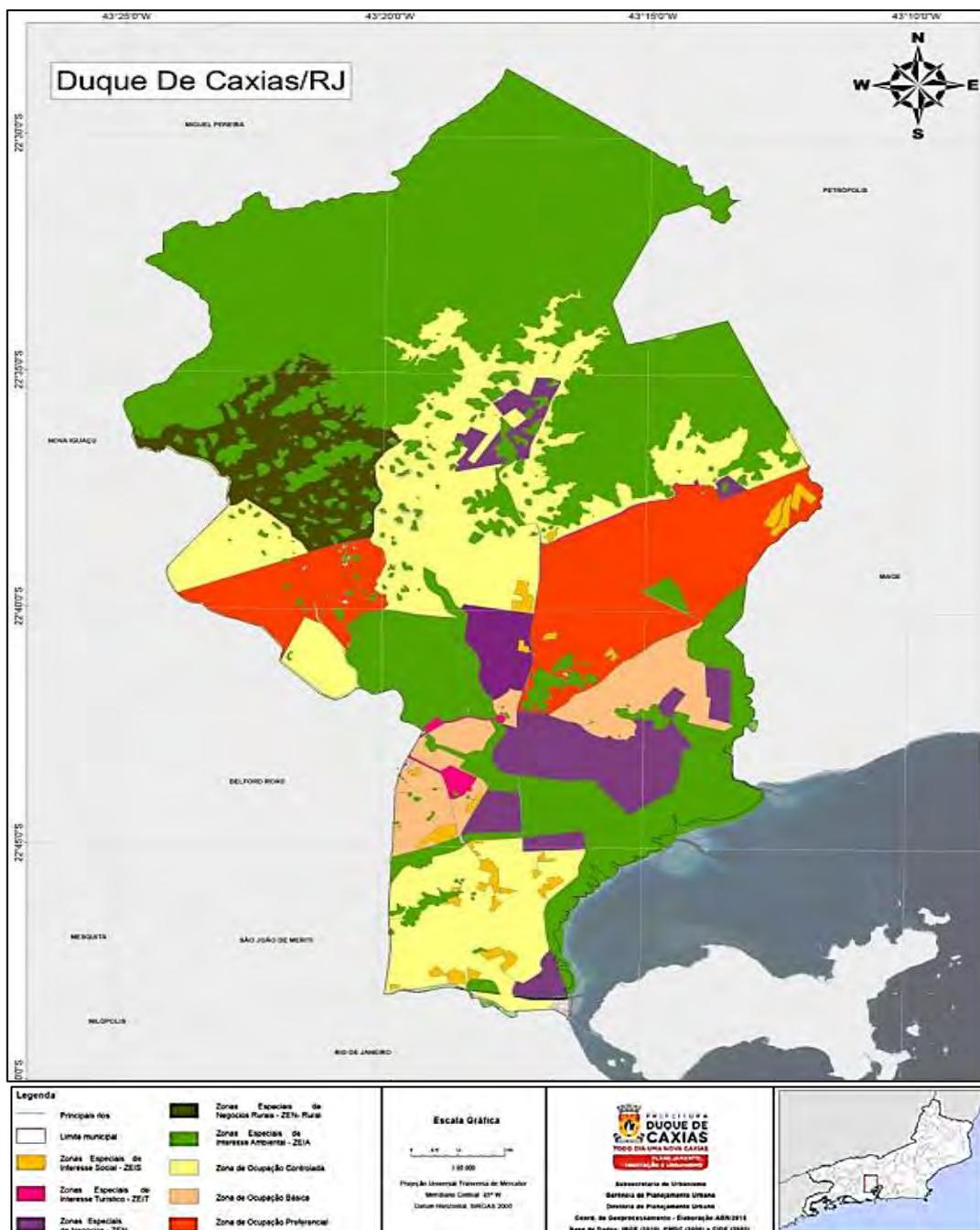


Figura 31: Mapa de Macrozoneamento do Plano Diretor Urbanístico do município de Duque de Caxias/RJ – Fonte: Secretária Municipal de Fazenda e Planejamento – SUPRE, 2010.

No mapa acima, é possível perceber por intermédio da legenda que a cor roxa simboliza as Zonas Especiais de Negócios (ZEN), a maior faixa de cor, aproximadamente no centro geográfico do território caxiense é o Polo Petroquímico de Campos Elíseos (PPCE). Conforme a Associação das Empresas de Campos Elíseos (ASSECAMPE) - organização representativa fundada em março de 2001 que visa promover o desenvolvimento econômico sustentável concomitante a um incremento socioambiental as comunidades limítrofes. Em sua implantação, 10 empresas constituíram o compromisso de formação da entidade (ASSECAMPE, 2022): ALE COMBUSTÍVEIS S.A., COMPANHIA ULTRAGAZ S.A., MINASGÁS DISTRIBUIDORA DE GÁS COMBUSTÍVEL S.A., NITRIFLEX S.A. INDÚSTRIA E COMÉRCIO,

PETROFLEX INDÚSTRIA E COMÉRCIO S.A., POLIBRASIL RESINAS S.A., RIO POLÍMEROS LTDA., SUPERGASBRÁS DISTRIBUIDORA DE GÁS S.A., TERMORIO S.A., WHITE MARTINS GASES INDUSTRIAIS.

A ASSECAMPE promove uma série de projetos com a comunidade ao entorno, principalmente com qualificação de força de trabalho, capacitação de moradores e líderes comunitários na prevenção e posturas relacionados à segurança e é uma importante interlocutora com as instituições de poder, tanto municipal e estadual, além das organizações de segurança pública<sup>75</sup>. Inclusive, foi a responsável direta na implantação de um destacamento do Corpo de Bombeiros Militar do Estado do Rio de Janeiro (CBMERJ) especializada em produtos perigosos a partir do Grupamento de Operações com Produtos Perigosos (GOPP), a instalação da Companhia de polícia Militar de Campos Elíseos e promove assídua manutenção das vias de acesso ao PPCE. Atualmente, fazem parte da ASSECAMPE as empresas: ALESAT, ARLANXEO, BRASKEM, COPA ENERGIA, IPIRANGA, LIQUIGÁS, NITRIFLEX, PETROBRAS, PETROBRAS DISTRIBUIDORA, PETROBRAS USINA TERMOELÉTRICA (UTE) TERMORIO<sup>76</sup>, TRANSPETRO, SUPERGASBRAS E ULTRAGAZ (VIBRA ENERGIA), WHITE MARTINS PRAXAIR INC (ASSECAMPE, 2022).

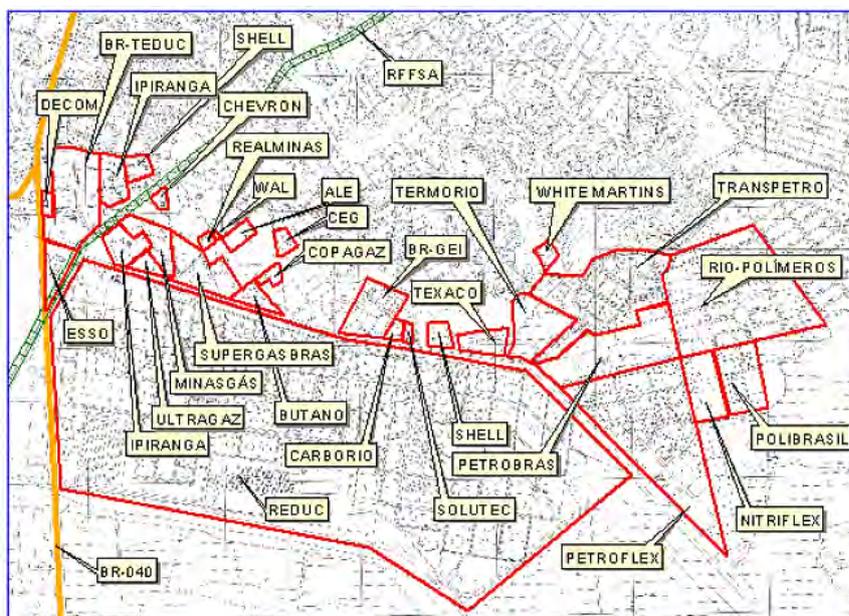


Figura 32: Localização das empresas pertencentes ao Polo Petroquímico de Campos Elíseos (PPCE) em Duque de Caxias. Disponível em: <http://assecampe.com.br/wp/>

<sup>75</sup> A Associação das Empresas de Campos Elíseos (ASSECAMPE) é signatária do programa de prevenção a grandes desastres ambientais. Criado em 1988, sob a responsabilidade da Organização das Nações Unidas (ONU), o Alerta e Preparação de Comunidades para Emergências Locais (APELL) é empregado no bairro de Campos Elíseos. O processo APELL-CE viabiliza o treinamento da comunidade, funcionários do PPCE agindo em simultaneidade da Defesa Civil de Duque de Caxias e as instituições de Segurança (CBMERJ, PMERJ) para simulação de eventos de crise, como acidentes e desastres. O contingente total chega a aproximadamente 10 mil pessoas. A estrutura organizacional do projeto se fundamenta em: Grupo Coordenador (ASSECAMPE) → Comissão Executiva → Plano de Auxílio Mútuo (PAM), Grupo de Apoio Externo e Órgãos Públicos.

<sup>76</sup> A Usina Termoelétrica (UTE) Termorio foi inaugurada nos anos 2000 e atualmente possui potência instalada de 1.058 MW. Disponível em: <https://petrobras.com.br/pt/nossas-atividades/principais-operacoes/termoeletricas/termorio.htm>

Aliás, fora a Refinaria de Duque de Caxias (Reduc), compondo o Polo Petroquímico de Campos Elíseos (PPCE), existe o Polo Gás Químico RIOPOL (Rio Polímeros), inaugurado em 2005, como o maior complexo gás-químico integrado da América Latina. Quando foi anunciado, ao final da década de 1990, o governo estadual tratava o empreendimento como “a menina dos olhos” para o desenvolvimento da Baixada Fluminense e a Região Metropolitana do Rio de Janeiro - RMRJ (FOLHA DE SÃO PAULO, 1995). Durante sua construção, nos anos 2000, o empreendimento apresentou um aporte financeiro bilionário, mais de US\$ 1 bilhão. Segundo a Revista IstoÉ (2004) a entidade produziria 540 mil toneladas de resina plástica (polietileno e eteno) com o gás proveniente da Reduc. Os principais acionistas do Polo seriam a Unipar (33%), Suzano (33%), Petrobras (16,7%) e BNDES (16,7%). Além do investimento bilionário, o negócio arrecadaria parcelas significativas de arrecadações para o município, estado e a união mediante os impostos de ICMS, IPI e Imposto de Renda. E também fomentaria a economia local e regional gerando renda a população em razão do potencial de geração de 17,5 mil empregos na cadeia da indústria plástica (BNDES, 2005).

Em 2007, após o acordo entre Petrobras e Unipar, onde foi realizada a transferência de ações de subsidiárias, além de transmissão de ativos e titularização de ações das empresas Suzano Petroquímica e Petroquisa, assim é formado a empresa petroquímica Quattor. Essa companhia possuía nove plantas petroquímicas, localizadas nos estados do Rio de Janeiro, São Paulo e Bahia, aliás, apresentava um faturamento anual bruto de R\$ 9 bilhões (VIDEPLAST, 2013). A Quattor ficou responsável por gerir o Polo Gás-Químico, a Rio-Polímeros (RIOPOL). A Quattor em 2008 iria se tornar a segunda maior empresa petroquímica da América do Sul.

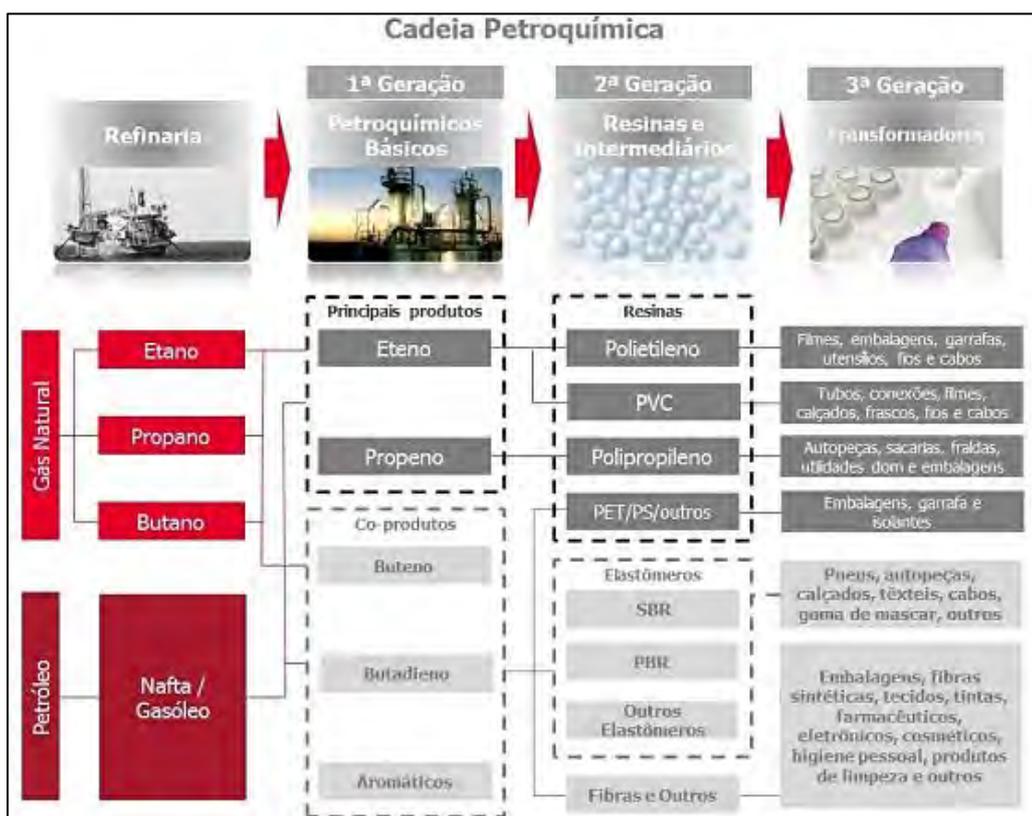


Figura 33: Estrutura de produção da Cadeia Petroquímica. Disponível em: [https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/4566001/mod\\_resource/content/1/Braskem%20e%20Setor%20Petroqu%C3%ADmico.pdf](https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/4566001/mod_resource/content/1/Braskem%20e%20Setor%20Petroqu%C3%ADmico.pdf)

Em 2010, a Braskem anuncia a finalização das negociações para aquisição da Quattor, através do acordo entre Odebrecht, Petrobras, Braskem e Unipar. A transação possibilitaria a expansão da empresa privada de capital aberto a ter maior potencial na concorrência no mercado internacional. A operação econômica tornou a Braskem como a maior empresa petroquímica das Américas em rendimento de produção de resinas termoplásticas (Polietileno, Polipropileno e Policloreto de Vinila), além do mais, o faturamento anual da empresa chegou a R\$ 26 bilhões, atuando em cinco estados (RJ, SP, RS, BA e AL) com 26 plantas processando 26 milhões de toneladas por ano de resinas (BRASKEM, 2010). A empresa para alcançar o patamar de competitividade petroquímico internacional teve que dispor de estratégias de operação para aumentar seu capital com o intuito de investimento. Portanto, a empresa estruturou em quatro ações essenciais (BRASKEM, 2010)<sup>77</sup>:

- (1) a criação de uma holding, na qual Odebrecht e Petrobras aportam suas ações e realizam capitalização de R\$ 3,5 bilhões;
- (2) segue-se um aumento de capital na Braskem em um valor entre R\$ 4,5 e R\$ 5 bilhões por parte das atuais acionistas de Braskem, sendo que Odebrecht e Petrobras participariam, através da Holding criada, com os R\$ 3,5 bilhões nela aportados na etapa (1);
- (3) aquisição pela Braskem das ações da Quattor detidas pela Unipar e de outras participações da Unipar;
- (4) a incorporação pela Braskem das ações da Quattor detidas pela Petrobras.

Desta forma, a Braskem quando adquire a Quattor, ela incorpora as ações da Rio Polímeros (RIOPOL). Concernente os objetivos da aquisição, a Braskem almejava simplificar a estrutura societária entre ela e a Rio Polímeros S.A., porém naquele momento mantendo ainda a pessoa jurídica da Rio Polímeros e tornando-a subsidiária integral da proprietária. A Braskem adquiriu 839.190.255 ações ordinárias e 190 ações preferenciais de expedição da Rio Polímeros S.A. Em relação aos objetivos específicos da empresa, o documento de incorporação salienta (BRASKEM, 2010)<sup>78</sup>:

- (I) ampliar a competitividade e eficiência das Companhias e suas respectivas controladas e subsidiárias, de modo que possam fazer frente à concorrência das empresas internacionais;
- (II) simplificar a atual estrutura de capital e societária das Companhias, por meio da migração dos atuais acionistas da RioPol para a Braskem, preservando a identidade das pessoas jurídicas, mas reduzindo custos administrativos.

A Braskem é detentora de três unidades produtivas em atividade no Polo Petroquímico de Campos Elíseos (PPCE) uma unidade de insumos básicos, uma de polietileno e outra de polipropileno, as denominadas Q 4 DCX, PE 9 DCX e UN PP 5 DCX, localizadas na Rua Marumbi. Nessas unidades, as matérias-primas são fornecidas pela Refinaria de Duque de Caxias (Reduc), no caso etano e propano, por meio dos dutos da Petrobras e também podem ser importados por meio do Terminal Marítimo Braskem - TMB-RJ (BRASKEM, 2022). Em função dos resultados de produção da Braskem nos relatórios anuais serem por país, não há quantitativo específico para cada unidade produtiva, apenas informações pontuais. Portanto, em consonância com a Braskem (2014, apud SIMÃO, 2014, p. 68), ela explicita sobre algumas informações da unidade caxiense, como:

---

<sup>77</sup> Informações disponíveis em: <https://www.braskem.com.br/detalhe-noticia/Braskem-adquire-a-Quattor-e-se-prepara-para-a-expansao-internacional>

<sup>78</sup> Informações disponíveis em: <http://www.braskem-ir.com.br/detalhe-comunicados-e-fatos-relevantes/incorporacao-de-acoes-da-riopol>

Por ser um polo gás-químico, processa exclusivamente frações de gás natural (no caso, etano e propano), que vêm da Bacia de Campos. Apesar de apresentarem maiores rendimentos de eteno no craqueamento do que no caso da nafta, essas frações proporcionam rendimentos muito baixos de aromáticos, que não são recuperados da gasolina de pirólise gerada no processo. Dessa forma, os petroquímicos básicos produzidos nessa central são somente eteno e propeno, cujas capacidades de produção são de  $5,2 \times 10^5$  t/a e  $7,5 \times 10^4$  t/a, respectivamente. Ambos são direcionados aos reatores de polimerização, capazes de produzir  $5,4 \times 10^5$  t/a de polietilenos e  $3,1 \times 10^5$  de polipropileno<sup>10</sup>, que são destinados aos mercados interno e externo.

O município de Duque de Caxias terá sempre um desempenho muito expressivo sobre as atividades do setor secundário da economia fluminense, sobretudo nas áreas de transformação, química e petrolífera. Há ainda um projeto de construção de um “Anel Viário” em Campos Elíseos, com o intuito de criar um trajeto alternativo de acesso do Polo Petroquímico de Campos Elíseos (PPCE) ao Arco Rodoviário Metropolitano (BR-493) com 6,6 quilômetros de extensão (FIRJAN, 2020). Uma obra de infraestrutura crucial para o melhoramento logístico e atenuador dos custos finais para as empresas do complexo. Contudo o prosseguimento do projeto esbarra na falta de recursos do município e do estado. Além de tudo, à vista da conjuntura político e econômica nacional e estadual dos últimos anos, essas atividades obtiveram atuação instável, com fechamentos de postos de trabalho, empresas em regime de recuperação fiscal e judicial, envolvidas em escândalos de corrupção concomitante à derrocada das empreiteiras brasileiras e desnacionalização do setor de infraestrutura brasileira. Duque de Caxias sentiu os efeitos da crise: era muito comum, em bairros limítrofes ao Polo Petroquímico de Campos Elíseos (PPCE), operários de outras Unidades Federativas (UF) trabalhando aqui ou outros em busca de emprego, pois sabiam que tinham grande chance de conseguir. O setor petroquímico de Duque de Caxias, atualmente, não responde pela maior parte do Produto Interno Bruto (PIB) municipal.

### **3.2 Crise e mudanças na cadeia produtiva caxiense**

A situação que Duque de Caxias está inserida é intrigante, pois, até os anos de 1990, era um local assertivamente denominado como a região mais “perigosa do mundo” pelos meios de comunicações nacionais e internacionais, com a presença de grupos de extermínio, “polícia mineira”, tráfico de drogas e chacinas recorrentes. De acordo com Alves (2003), que nos alerta para o período de neoliberalização da economia, que concomitante com os “efeitos da desigualdade e da exclusão, que se acentuam com o mercado generalizado, com a livre iniciativa, com o rigor orçamentário e com o livre comércio, terminam por alimentar a violência”, desta maneira, “a globalização do crime relaciona-se de forma funcional às respostas de um estado neoliberal em fase de consolidação”.

Com a mudança de século, o município de Duque de Caxias já tinha consolidado seu título de “cidade industrial”, em decorrência dos empreendimentos como a Fábrica Nacional de Motores (FNM)/Ciferal/Marcopolo Rio, Refinaria de Duque de Caxias (Reduc), Fábrica de Borracha Sintética (Fabor)/Petroflex/Lanxess-Arlanxeo, em especial no setor da indústria de transformação, além de corroborar tal status, foi nesse intervalo que houve instalação do empreendimento Rio-Polímeros (Riopol)/Polo Gás-Químico. Contudo, inserido nessa ocasião, sem também desconsiderar a influência industrial no município, muitos empreendimentos passaram a buscar a cidade da Baixada Fluminense como um espaço privilegiado para fixação de negócios. Atividades ligadas aos ramos comerciais e de prestação de serviços alcançaram protagonismo na economia caxiense, empregando grande parte da população e inclusive, com o passar dos anos, obteve a principal parcela de contribuição do Produto Interno Bruto (PIB).

Portanto, o padrão que o município de Duque de Caxias obteve, especialmente com a adesão de recentes arranjos econômicos, reverteu de certo modo a perspectiva estigmatizada, em um lócus de produção do espaço, consumo e reprodução social. Oliveira (2015) esclarece que esse fenômeno pode ser conceituado como reestruturação territorial-produtiva<sup>79</sup>. Em tempos de acumulação flexível e novas dinâmicas financeiras, a logística aparece como peça de suma importância na promoção e na divisão territorial do trabalho; segundo Silveira (2009), ela é compreendida como um dos principais meios, diante da aceleração contemporânea, de geração de estratégias, de planejamento e gestão de transportes, de armazenamento e de comunicações.

A logística em transporte está relacionada intensamente aos sistemas de movimento e aos de fluxos econômicos no território (fluidez no território). Ela está diretamente comprometida com o movimento circulatório do capital em contato e diálogo constante com os sistemas de movimento, que competem pelas infraestruturas em redes de transporte e aos fluxos econômicos. Desta maneira, o desempenho mais contemporâneo de Duque de Caxias traduz o novo momento em um espaço de fluidez e viscosidade, elaborando novas relações de poder no cerne desse ente federativo.



Figura 34: Reportagem do Jornal O Globo sobre o potencial econômico de Duque de Caxias/RJ nos anos 2000. Disponível em: <https://acervo.oglobo.globo.com>

<sup>79</sup> Oliveira (2015) dilucida sobre o fenômeno de Reestruturação Territorial-Produtiva, segundo ele: “implica assim na reinvenção e implementação do regime de acumulação flexível nos espaços de periferia mundial, por meio da combinação de novas formas de gestão, produção e trabalho deste modelo produtivo com a emergência de novos territórios industriais hodiernos, baseados em ágeis intercâmbios de conhecimento, proletarianização extemporânea e seletiva, segregação e isolamento do cotidiano urbano em fábricas-territórios”.



2020). Todavia, levando em consideração toda a construção histórica, econômica e política de Duque de Caxias, sobretudo com o cenário contemporâneo de encerramento de empreendimentos fabris como a Marcopolo Rio reverbera nuances específicas deste território.



Figura 36: Fechamento de postos de trabalho em Duque de Caxias, com destaque na reportagem da fábrica de sacolas plásticas Selix em 2019. Disponível em: <https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,em-duque-de-caxias-27-mil-vagas-fechadas-nos-ultimos-tres-anos,70002942594>

Síncrono a toda essa circunstância socioeconômica, em dezembro de 2019, a Organização Mundial de Saúde (OMS) divulga a descoberta do vírus Sars-CoV-2 (Novo Coronavírus - Covid 19) mediante os casos de “uma pneumonia” na cidade de Wuhan, China. A comunhão da “compressão do tempo-espaço” em Harvey (2003) e o advento do “meio técnico científico-informacional” em Santos (2003) explicam a rapidez da propagação da Covid-19 pelas infraestruturas de transporte e circulação no contexto planetário, chegando ao estágio em 11 de março de 2020, pela OMS, de pandemia (OPAS, 2022). A pandemia acentuou as desigualdades e mazelas sociais, ocasionou milhões de infectados e óbitos e também corroborou para uma crise econômica sem precedentes, impactando com mais intensidade nos países emergentes e subdesenvolvidos. Muitas empresas abriram falência e muitos postos de trabalho foram fechados.

Hoje, não podemos pensar o momento de alteração das atividades industriais vivido em Duque de Caxias como algo isolado, incongruente com o cenário nacional. A crise política e econômica deflagrada em território brasileiro pós-2014 impactou todo o Brasil, em maior intensidade o estado do Rio de Janeiro devido ao contexto já deteriorado, com falência econômica do estado, inclusive com atrasos salariais dos servidores públicos, descontinuidade de financiamento das instituições de educação, desabastecimento de insumos médico-hospitalares de unidades básicas de saúde, escândalos “faraônicos” de corrupção no sistema de governo durante a preparação da Copa do Mundo de 2014 e o Jogos Olímpicos de Verão do Rio de Janeiro de 2016, que culminou na prisão dos últimos dos governadores do ERJ, entre outros acontecimentos constrangedores para administração pública.

Conforme o estudo do Ceperj (2020), o município de Duque de Caxias apresentou o segundo maior Produto Interno Bruto (PIB) do ERJ, representando cerca de 5,5% da economia

estadual, um montante de R\$ 41.595.845.000 do total do estado do Rio de Janeiro de R\$ 758.859.046.870. Ainda no mencionado estudo, quando considerado o setor de serviços, desde 2013, Caxias mantém sua posição de segundo colocado no ERJ, constituindo uma percentagem de 5,8% de participação no estado, perdendo apenas para a capital, esse valor está estimado em R\$ 20.229.370.000, o ERJ arrecadou um total de R\$ 351.657.788.000. As atividades desses segmentos são: Transporte, armazenagem, correio, serviços imobiliários, comércio, manutenção de veículos automotores e motocicletas, administração pública, atividades profissionais, científicas e áreas afins.

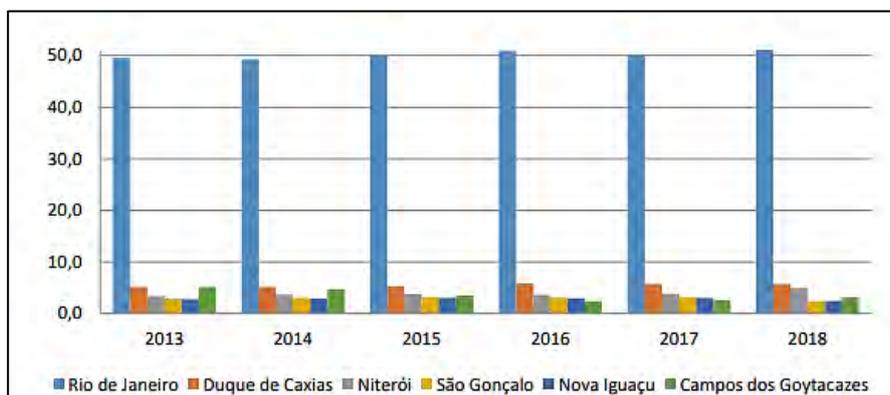


Gráfico 1: Participação dos seis maiores municípios no valor adicionado bruto do setor de serviços no ERJ, 2013 – 2018 (%). Disponível em: <https://www.ceperj.rj.gov.br/wp-content/uploads/2021/07/PIB-MUNICIPAL-2018.pdf>

Comparando com as atividades indústrias, o município de Duque de Caxias/RJ, em 2013, ocupava a 5º colocação em participação industrial no ERJ, porém ascendeu para a 3º colocação em 2015 e um ano depois chegou a 2º colocação, atrás apenas da capital e se manteve até 2017. Porém, em 2018, o desempenho industrial perdeu fôlego e regrediu para a 4º colocação, representando 6,0% de contribuição estadual, uma quantia orçada em R\$ 8.997.788.000, de um total do ERJ de R\$ 149.938.211.000. As atividades industriais de maior destaque são ligadas ao setor de transformação, em especial ligadas à esfera da metalurgia, gás, petroquímico, plástico, mobiliário, vestuário e têxtil.

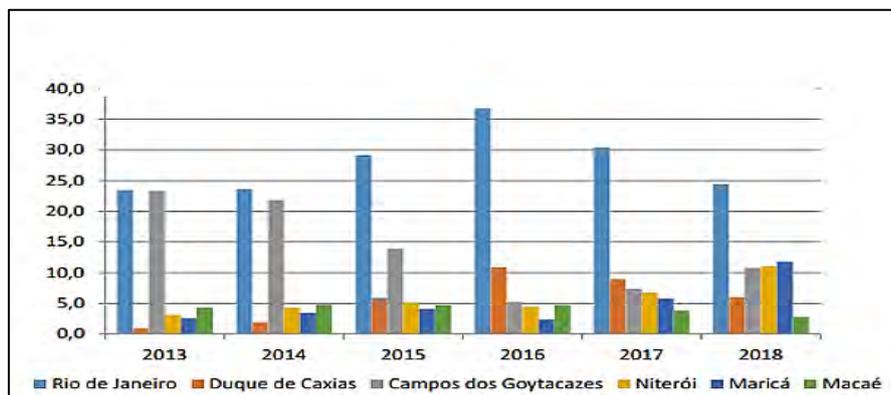


Gráfico 2: Participação dos seis maiores municípios no valor adicionado bruto da indústria no ERJ, 2013 – 2018 (%). Disponível em: <https://www.ceperj.rj.gov.br/wp-content/uploads/2021/07/PIB-MUNICIPAL-2018.pdf>

A série histórica (2010 – 2019) ilustra com mais clareza a evolução e retração das atividades ligadas a composição do PIB municipal, por intermédio das atividades ligadas as categorias industriais, serviços, administração pública e impostos sobre produtos (CEPERJ, 2022).

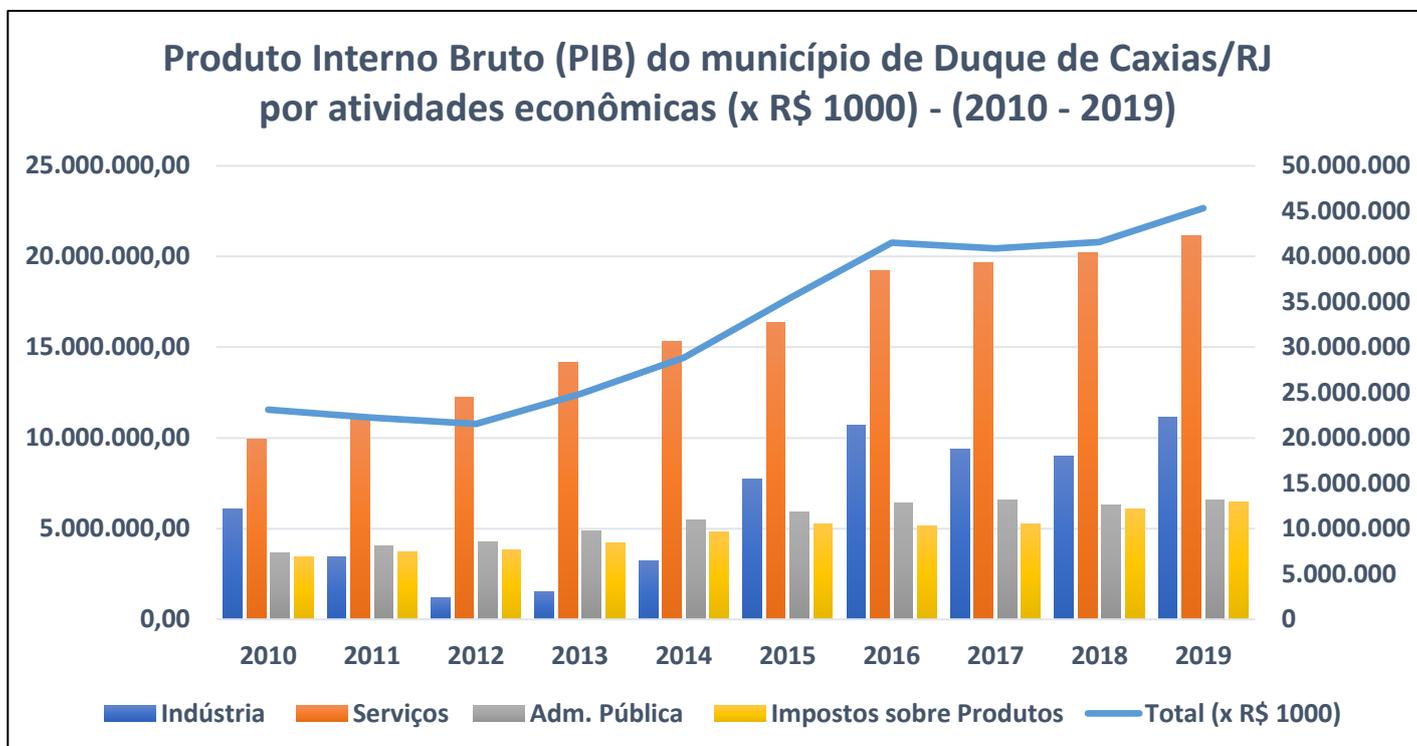


Gráfico 3: Série histórica de Produto Interno Bruto (x R\$ 1.000) do município de Duque de Caxias/RJ em atividades econômicas e impostos (2010 – 2019). Elaboração Própria com dados do CEPERJ (2022).

Ano	Indústria	Serviços	Administração Pública	Impostos sobre Produtos	Total (x R\$ 1000)
2010	6.088.668,46	9.929.038,29	3.653.254,47	3.432.701,64	23.107.679
2011	3.424.334,80	11.039.781,03	4.070.727,94	3.696.266,97	22.237.127
2012	1.188.198,76	12.259.648,49	4.268.692,36	3.826.176,17	21.548.905
2013	1.541.566,20	14.181.083,89	4.898.641,85	4.227.259,26	24.855.259
2014	3.234.641,30	15.321.670,81	5.474.796,60	4.822.862,02	28.862.819
2015	7.750.160,46	16.349.883,79	5.940.093,31	5.241.347,96	35.294.440
2016	10.711.898,13	19.235.999,95	6.404.425,37	5.173.801,54	41.539.673
2017	9.383.675,29	19.642.118,81	6.592.691,42	5.269.116,99	40.904.756
2018	8.997.788	20.229.370	6.281.609	6.074.214	41.595.845
2019	11.142.986,25	21.134.166,81	6.553.221,68	6.488.421,27	45.332.366

Tabela 4: Série histórica de Produto Interno Bruto (x R\$ 1.000) do município de Duque de Caxias/RJ em atividades econômicas e impostos (2010 – 2019). Elaboração Própria com dados do CEPERJ (2022).

Ao longo da série histórica, 2010-2019, o setor de serviços aumentou sua participação na economia caxiense de maneira expressiva, lembrando que os valores presentes no gráfico e na tabela devem ser multiplicados por 1000, haja vista que o montante das atividades industriais, de serviços, administração pública e arrecadação de impostos sobre produtos que compõem o PIB municipal está na casa dos bilhões de reais. Em contrapartida, o setor industrial exibiu uma instabilidade no recolhimento de suas atribuições, em 2010, tanto o âmbito industrial como de prestação de serviços mostravam certa proximidade. No entanto, com o passar dos anos, houve um descolamento exponencial do setor terciário da economia de Duque de Caxias em comparação à agenda tradicional e durante muito tempo o sustentáculo político-econômico deste ente federativo, a indústria. Esses dados e informações reverberam acerca das mudanças no campo da arrecadação municipal global; no próximo momento, focaremos em discutir sobre o número de trabalhadores em cada vertente do mercado trabalho. Isso será essencial para podermos comprovar a alteração de perspectiva em Caxias.

Nesse momento, iremos comparar o quantitativo de empregos nas atividades no setor industrial, de prestação de serviços e no comércio. Utilizamos a base de dados do Perfil do Município do Ministério do Trabalho, do período de 2007 até 2019, e também as informações oriundas do Painel de Informações do Novo Caged, período de 2020 até fevereiro de 2022.

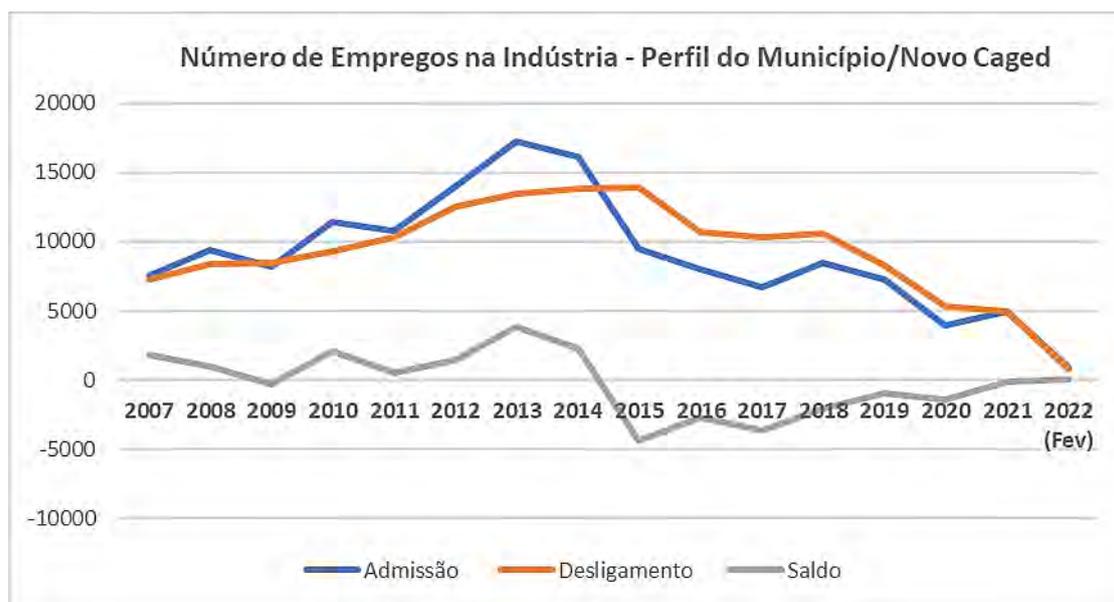


Gráfico 4: Evolução do saldo de empregos no Serviços (2007 - 02/2022). Elaboração Própria com dados do Perfil do Município (MTE) e Novo CAGED.

<b>Número de Empregos na Indústria - Perfil do Município/Novo Caged</b>			
<b>Ano</b>	<b>Admissão</b>	<b>Desligamento</b>	<b>Saldo</b>
2007	7550	7255	1819
2008	9350	8409	941
2009	8190	8468	-278
2010	11423	9293	2130
2011	10774	10282	492
2012	13993	12557	1436
2013	17277	13437	3840
2014	16095	13838	2257
2015	9501	13901	-4400
2016	8038	10703	-2665
2017	6673	10343	-3670
2018	8441	10547	-2106
2019	7306	8241	-935
2020	3975	5356	-1381
2021	4916	4999	-83
2022 (Fev)	904	811	93

Tabela 5: Empregos no Setor Industrial (2007 - 02/2022). Elaboração Própria com dados do Perfil do Município (MTE) e Novo CAGED.

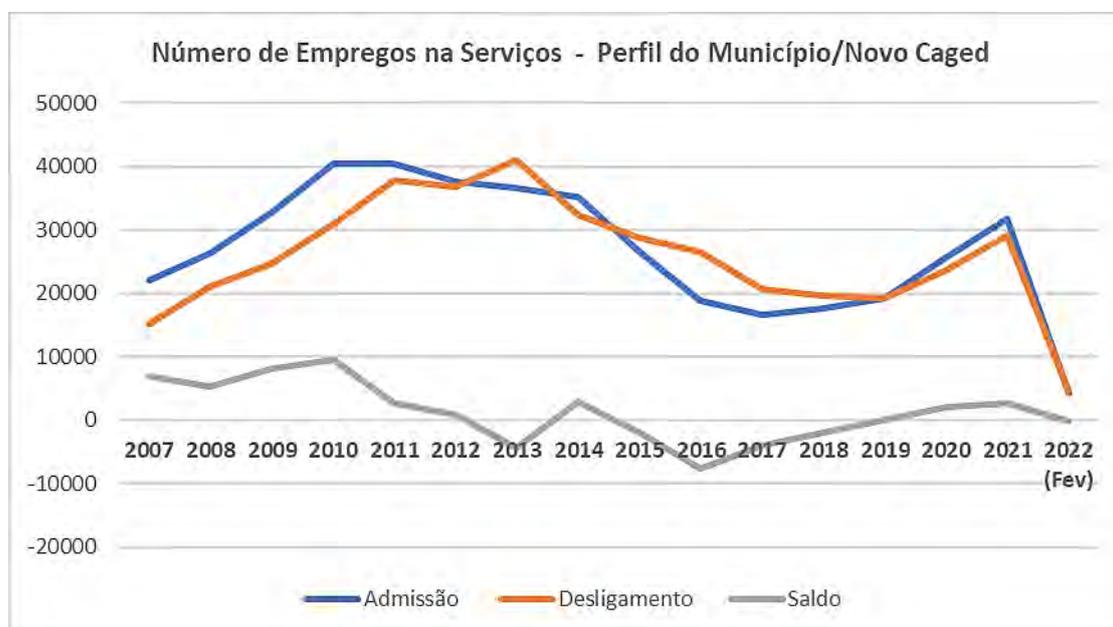


Gráfico 5: Evolução do saldo de empregos no Setor de Serviços (2007 - 02/2022). Elaboração Própria com dados do Perfil do Município (MTE) e Novo CAGED.

<b>Número de Empregos na Serviços - Perfil do Município/Novo Caged</b>			
<b>Ano</b>	<b>Admissão</b>	<b>Desligamento</b>	<b>Saldo</b>
<b>2007</b>	22089	15190	6899
<b>2008</b>	26231	20930	5301
<b>2009</b>	32772	24753	8019
<b>2010</b>	40335	30867	9468
<b>2011</b>	40508	37876	2632
<b>2012</b>	37629	36820	809
<b>2013</b>	36580	41012	-4432
<b>2014</b>	35064	32269	2795
<b>2015</b>	26543	28633	-2090
<b>2016</b>	18835	26409	-7574
<b>2017</b>	16598	20713	-4115
<b>2018</b>	17583	19685	-2102
<b>2019</b>	19162	19175	-13
<b>2020</b>	25604	23555	2049
<b>2021</b>	31653	29019	2634
<b>2022 (Fev)</b>	4197	4447	-280

Tabela 6: Empregos no Setor de Serviços (2007 - 02/2022). Elaboração Própria com dados do Perfil do Município (MTE) e Novo CAGED.

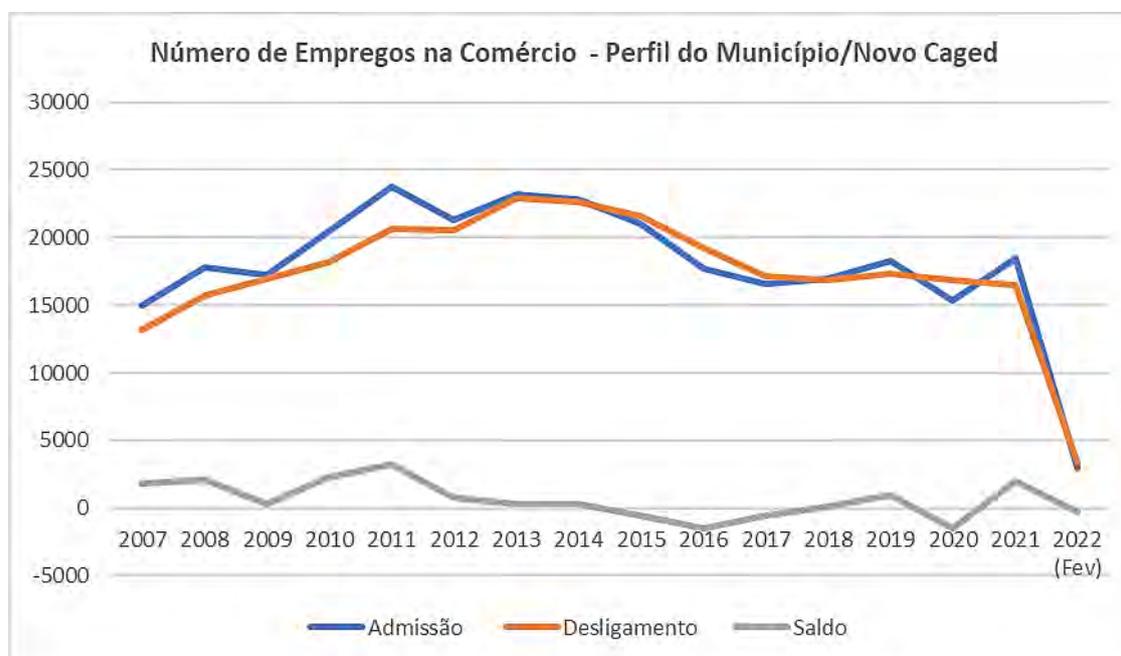


Gráfico 6: Evolução do saldo de empregos no Setor de Serviços (2007 - 02/2022). Elaboração Própria com dados do Perfil do Município (MTE) e Novo CAGED.

<b>Número de Empregos na Comércio - Perfil do Município/Novo Caged</b>			
<b>Ano</b>	<b>Admissão</b>	<b>Desligamento</b>	<b>Saldo</b>
<b>2007</b>	14998	13141	1857
<b>2008</b>	17828	15712	2116
<b>2009</b>	17225	16961	264
<b>2010</b>	20450	18188	2262
<b>2011</b>	23808	20613	3195
<b>2012</b>	21303	20526	777
<b>2013</b>	23232	22941	291
<b>2014</b>	22854	22588	266
<b>2015</b>	21003	21545	-542
<b>2016</b>	17713	19261	-1548
<b>2017</b>	16595	17159	-564
<b>2018</b>	16960	16860	70
<b>2019</b>	18298	17354	944
<b>2020</b>	15349	16879	-1530
<b>2021</b>	18456	16500	1956
<b>2022 (Fev)</b>	2978	3293	-315

Tabela 7: Empregos no Setor Comercial (2007 - 02/2022). Elaboração Própria com dados do Perfil do Município (MTE) e Novo CAGED.

A partir das informações ilustradas através dos gráficos e tabelas sobre o número de admissões, desligamentos e saldo, chegamos à conclusão de que a atividade que apresentou o maior resultado positivo foi a atividade de serviços com 20.000 vagas, posteriormente as atividades comerciais com 9.499 vagas. Todavia, o setor industrial expôs uma atenuação no número geral de vagas, ou seja, uma redução de – 2.510 oportunidades no município que tinha com “signo” o DNA industrial em sua composição, isso evidenciado na série histórica de 2007 até fevereiro de 2022, este sendo a última informação divulgada. Portanto, tais índices reverberam que o município de Duque de Caxias, ao longo dos anos, reorientou sua base econômica, fortalecendo a economia de base terciária (prestação de serviços e cargos comerciais) frente ao já consolidado setor secundário (industrial), tradicional no município. O setor terciário se impôs, alterando o contexto econômico de Duque de Caxias e cada vez mais em um grande centro de serviços, negócios e comércio em geral. Na próxima seção do trabalho, observaremos a principais atividades comerciais e de serviços do município de Duque de Caxias atualmente.

### **3.3 Novas frentes de desenvolvimento terciário: Cearj, Polo de Varejo e Atacado da Washington Luís (BR-040)**

Duque de Caxias apresenta uma grande tradição histórica de empreendimentos econômicos de grande vulto, a instalação da Fábrica Nacional de Motores em Xerém, nos anos de 1930, a Refinaria de Duque de Caxias (Reduc), nos anos de 1960 e do Complexo Petroquímico (RIOPOL), nos anos 2000, em Campos Elíseos. Atualmente, assistimos a um processo de reestruturação territorial e produtiva em Duque de Caxias, inserida nas novas lógicas globais de acumulação do tempo presente, em vez de de grandes plantas industriais reunidas e de um crescimento urbano orientado pela possibilidade de emprego no setor produtivo. Mas, nos últimos anos, principalmente com a chegada dos anos 2000, houve o

incremento no território de Duque de Caxias de investimentos públicos por parte do Estado.

Por meio da logística, do dinamismo de novos fluxos econômicos e sistemas de movimento, a fluidez no território e reprodução de capital da cidade implicaram em novas especializações produtivas e projetos. A abertura da Linha Vermelha (RJ-071), nos anos 1990 e do Arco Rodoviário Metropolitano (BR-493), na década passada; o projeto de construção do corredor TransBaixada, conectando os municípios de Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Mesquita e Nilópolis, promovendo a integração entre a Rodovia Washington Luís (BR-040), a Rodovia Presidente Dutra (BR-116), a Via Light e a Avenida Brasil (BR-101), além da proximidade do Aeroporto Internacional Antônio Carlos Jobim, são provas da fluidez do território para as relações comerciais, empresarias e de capitais.

Ao mesmo tempo, torna-se infecundo falarmos em reestruturação territorial de Duque de Caxias sem destacarmos o surgimento dos condomínios logísticos. Somente nas proximidades da Rodovia Washington Luís (BR-040), emergiram inúmeros empreendimentos dessa natureza ou similares. As principais vantagens geográficas-locacionais podem ser entendidas pelos entroncamentos rodoviários, infraestruturas portuárias ou aeroportuárias e as centralidades metropolitanas (ALVES, 2021). Além disso, há outras características atrativas comuns nesses ambientes, como: divisão de custos com outros usuários relativos à segurança, tecnologia, portaria, manutenção, administração, redução custos operacionais, mobilidade espacial dos centros de operações, localização próxima aos principais centros de decisão, consumo, investimento e serviços. Entre os empreendimentos, destacamos: Diase BZLOG I e II, que possuem áreas respectivas de 50.000 m<sup>2</sup>; Multi Modal Duque de Caxias, apresentando uma área de 64.000 m<sup>2</sup>; Condomínio dos Armazéns do Terminal Rodoviário de Cargas do Rio de Janeiro; Prologis Caxias, que dispõe de uma área de 59.000 m<sup>2</sup> e é um centro de distribuição, construída pelo grupo Diase; Gb Armazéns Gerais, que detém em sua área os Terminais Tnt E Patrus Transportadoras; Golgi Duque de Caxias, que embora não fique na Rodovia Washington Luís (BR-040), localiza-se no Arco Rodoviário do Rio de Janeiro e sofre influência da primeira.

Além dos condomínios logísticos, cadeias comerciais também se consolidam às margens da Rodovia Washington Luís (BR-040). O Grupo Carrefour, presente em 30 países com mais de 12 mil lojas entre supermercados, hipermercados e outros empreendimentos, tem mais de 570 lojas no país, entre elas dois importantes empreendimentos na Rodovia Washington Luís (BR-040): o Hipermercado Carrefour, a qual iniciou atividades em 28 de novembro de 1999 e conta com outros estabelecimentos no seu espaço, como a Cacau Show, Loja de Material para Construção Amoedo, Restaurantes, Farmácia e Posto de Gasolina, que está localizado entre o Km 119 e Km 120 da Rodovia; e a rede atacadista Atacadão, a qual está instalada entre os Km 112 e Km 113, inaugurada no dia 26 de novembro de 2015 e possui mais de 6.300 m<sup>2</sup> de área de vendas, 28 check-outs e estacionamento com 317 vagas para carros, 48 posições para motos, além de um bicicletário com 14 posições.

Também às margens da rodovia está o Caxias Shopping, empreendimento localizado no Km 122 e que reúne lojas e espaços de lazer e entretenimento. Inaugurado no dia 11 de novembro de 2008, ele dispõe de 25.559 m<sup>2</sup> de Área Bruta Locável (ABL), com a presença de redes como C&A, Renner, Riachuelo, Lojas Americanas, Casas Bahia, Ponto Frio e McDonald's. Contabiliza-se mais de 160 lojas, 5 lojas âncoras, 3 megalojas, 20 operações em praças de alimentação, 6 salas de cinema, 1500 vagas de estacionamento e é estimada uma média de 600.000 consumidores por mês.

Nesse ambiente com grande relevância logística, está em fase de construção o Centro de Abastecimento do Estado do Rio de Janeiro (CEARJ), que também ficará às margens da Rodovia BR-040, em Duque de Caxias/RJ, entre os bairros do Jardim Gramacho e de Campos Elíseos. Área próxima aos principais entroncamentos rodoviários da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ): 19,5 km da Rodovia Presidente Dutra (BR-116), 7,5 km do Arco Rodoviário Metropolitano (BR-493), 14,6 km da Linha Vermelha (RJ-071), 8,5 km da Rodovia

Rio-Magé. Empreendimento que apresenta algumas tensões e polêmicas em escala local e também regional, pela questão socioambiental, com a exclusão do Campo do Bomba I e II da Área de Proteção Ambiental (APA) de São Bento pelo atual prefeito em 2006<sup>81</sup>, e pelo impacto que essa construção causará na rede drenagem dos rios ao entorno.

Além disso, o ambiente de litígio entre autoridades, comerciantes e populares acerca dos prejuízos que o CEARJ acarretará ao tradicional CEASA-RJ (Centrais de Abastecimento do Estado do Rio de Janeiro)<sup>82</sup> foi explicitado em todos os meios de comunicação, pressionando o governo do Estado a buscar uma solução conciliadora e almejar pelo desenvolvimento e progresso econômico sem vilipendiar um ambiente tradicionalmente instalado. O prefeito de Duque de Caxias/RJ, Washington Reis (MDB) insiste nesse projeto desde o seu primeiro mandato (2005-2007) quando aquelas áreas faziam parte das delimitações da APA do Santo Bento e eram pertencentes ao Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) até 2017. O Ministério Público Federal (MPF) realiza audiências públicas<sup>83</sup> sobre as problemáticas socioeconômicas no local, contudo as obras de terraplanagem e infraestrutura seguem em pleno fluxo. O projeto havia começado com grande expectativa, inclusive com atração de empresas de varejista e do atacado como o Assaí Atacadista, todavia, em razão das polêmicas envolvendo o contexto histórico e ambiental do município, esses empreendimentos desistiram da investida e a prefeitura foi “forçada” a abandonar a iniciativa, que tinha também apoio do governo do estado do Rio de Janeiro.



Figura 37: Foto do Outlet Premium Rio de Janeiro, localizado na Rodovia Washington Luís (BR-040), Duque de Caxias-RJ. Abril de 2022. Fonte: Acervo Próprio.

<sup>81</sup> Supressão da Área de Proteção Ambiental (APA) de São Bento pelo Prefeito Washington Reis em 2006, em seu primeiro mandato (2005-2007) retirando as áreas do Campo do Bomba I e II. Disponível em: <http://smeduquedecaxias.rj.gov.br/nead/Biblioteca/Leis/Leis%20Municipais/leis%20dc/2006/10%20OUTUBRO/2003%20-%20Suprime%20Area%20de%20Prote%C3%A7%C3%A3o%20Ambiental.pdf>

<sup>82</sup> Entenda o projeto de construção da nova CEASA em Duque de Caxias. Disponível em: <https://odia.ig.com.br/duque-de-caxias/2020/07/5946712-entenda-o-projeto-de-construcao-da-nova-ceasa-em-duque-de-caxias.html>

<sup>83</sup> MPF realiza audiência pública para discutir impactos socioambientais de intervenções no Campo do Bomba, em Duque de Caxias/RJ. Disponível em: <http://www.mpf.mp.br/rj/sala-de-imprensa/noticias-rj/mpf-realiza-audiencia-publica-para-discutir-impactos-socioambientais-de-intervencoes-no-campo-do-bomba-em-duque-de-caxias>

Ainda localizado às margens da Rodovia Washington Luís, Km 109, ao lado do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro, encontra-se o Outlet Premium Rio de Janeiro, inaugurado em 22 de outubro de 2015, com uma Área Bruta Locável (ABL) de 20.936 m<sup>2</sup>, dois pisos de lojas, 1200 vagas de estacionamento e contabilizando 85 lojas como Adidas, Lacoste, Tommy Hilfiger, Nike, Giorgio Armani e outras. Duque de Caxias foi o local importante para a instauração desse projeto, próximo dos principais entroncamentos rodoviários da região metropolitana e da própria cidade do Rio de Janeiro, Aeroportos Santos Dumont e Galeão / Tom Jobim, Baixada Fluminense e, ainda, das cidades serranas, Região dos Lagos e Juiz de Fora.

Entre os quilômetros 117 ao 120 da Rodovia BR-040, há um significativo polo de moda e vestuário, tanto no atacado e varejo, com um custo-benefício vantajoso, atraindo público de todo o estado do Rio de Janeiro, principalmente dos municípios da Baixada Fluminense e Região Serrana. A “rota da moda” ganha grande repercussão nos meios de comunicação, em destaque para os meios de comunicação, por exemplo, Extra<sup>84</sup>, Cidade Alerta RJ/Record TV<sup>85</sup>.



Figura 38: Foto do Feirão de Malhas, localizado na Rodovia Washington Luís (BR-040), Duque de Caxias-RJ. Abril de 2022. Fonte: Acervo Próprio.

Iniciando suas atividades em 1994 na Baixada Fluminense, o Feirão das Malhas, autodeclarado “o maior e mais completo polo de Modas do Rio” se instalou na Rodovia Washington Luís na primeira metade dos anos 2010, possui um portfólio com linhas e tendências de todos os estilos, mais de 650 lojas, 4000 vagas de estacionamento e 65 mil clientes mensais<sup>86</sup>. Além desse de maior destaque, teremos outros, como o Feirão Moda Rio, Feirão “A moda que veste barato”, ambos inaugurados em 2010; aquele é um centro comercial de atacado

<sup>84</sup> “Compre Bem: Washington Luís se torna a rodovia da moda e dos preços especiais”, 24/09/2015. Disponível em: <https://extra.globo.com/noticias/economia/compre-bem-washington-luis-se-torna-rodovia-da-moda-dos-precos-especiais-5474184.html>

<sup>85</sup> “Feirão em Caxias (RJ) faz sucesso durante o Natal”, 20/12/2019. Disponível em: <https://recordtv.r7.com/cidade-alerta-rj/videos/feira-em-caxias-rj-faz-sucesso-durante-o-natal-18022020>

<sup>86</sup> Informação extraída do site oficial do Feirão de Malhas de Duque de Caxias/RJ. Disponível em: <https://www.feiraodemalhas.com/>

e varejo com mais de 300 lojas de fábrica, e este, concentra mais de 200 lojas de multímarcas em uma área de 4 mil m<sup>2</sup>. Em 2018, foi estabelecido o Feirão “Arena da Moda”, ao lado do Feirão das Malhas, possuindo 150 lojas com os mais variados segmentos, destinado ao público atacadista e varejista. Em razão das economias de aglomeração provocada pelos demais empreendimentos de vestuário, outros investimentos estão sendo feitos nesse mesmo âmbito, um deles é o Feirão Azul e outro ao lado do cemitério público municipal, Feirão do Lu.

Por último, localizado no Km 120 da Rodovia Washington Luís, em Duque de Caxias, entre os bairros de Vila São Luís e Jardim Gramacho, o Polo Moveleiro é um ambiente de venda e fabricação de móveis residenciais e artigos para decoração. Por volta do ano de 1994, as primeiras fábricas e lojas de móveis e decoração instalaram-se às margens da BR-040, ocupando atualmente cerca de 50 mil m<sup>2</sup> no município, dada tamanha importância no cenário regional.

O Polo Moveleiro do Estado do Rio de Janeiro concentra mais de 20 lojas especializadas em ambas as direções da Rodovia Washington Luís (BR-040), tais como: Contemporani Interiores, W Móveis e Decorações, Vezzo Móveis, Viggore, Kasa Studio, Karina Móveis, Actuale Móveis, A Vantajosa (que conta com cinco pisos de mostruário), Felicitá Móveis, Leine Decor, Florenza Interiores, Fernanda Design, Stilo Casa, Dell Anno, Itálinea Móveis Planejados, Personalité, Criar Interiores, Di Fare, Novo Espaço e outras. Todavia, mediante a contundente crise econômica, política e social que assolou e continua afligindo o Brasil e especialmente o estado Rio de Janeiro, muito desses empreendimentos que já se constituíram como um relevante local para compras, vendas e demonstração de catálogo, nesse momento, decretaram falência e fecharam pelos entraves que o mercado fluminense enfrenta, e, sem contar com o apoio do governo do estado, esta situação se agrava. Muitas lojas do Polo Moveleiro estão dando lugar à expansão do Polo de Moda, uma das atividades mais importantes presente na BR-040. Em períodos de festas, é comum a rodovia apresentar quilômetros de engarrafamento em função do elevado fluxo de veículos e pessoas.

Além disso, outras empresas de envergadura internacional instalaram unidades no território caxiense, como a Coca-Cola<sup>87</sup> (3º Distrito), Cirella (1º Distrito), Bunge<sup>88</sup> (1º Distrito) e também, outras de grande relevância no cenário nacional, como Assaí (1º Distrito), Rossi (1º Distrito), GLP, Dom Atacadista (1º Distrito). Negócios esses que chegaram a Caxias recentemente, pós-2015, com investimentos milionários e com anuência e comemoração do executivo municipal.

---

<sup>87</sup> Considerada pela Coca-Cola Andina Brasil como a unidade mais inovadora da América Latina, dotada do conceito da Indústria 4.0, ou seja, automatização, geração de dados e sustentabilidade. A fábrica faz parte do investimento de R\$ 1,2 bilhão da empresa no ERJ. Disponível em: <https://odia.ig.com.br/duque-de-caxias/2019/06/5657136-coca-cola-inaugura-fabrica-em-duque-de-caxias.html?foto=4>

<sup>88</sup> A Bunge Brasil é uma empresa da área de alimentos e agronegócio, considerada uma das maiores do país, em 2016, ela investiu na instalação do mais moderno moinho de trigo da América Latina, com um aporte financeiro de R\$ 500 milhões. Segundo o empreendimento (BUNGE, 2016): “(...) a empresa construiu em dois anos uma unidade *greenfield*, totalmente automatizada, utilizando tecnologia de ponta desde o recebimento da matéria-prima, passando pela classificação e beneficiamento dos grãos, até monitoramento e controle dos equipamentos de moagem e envase. Para se ter uma ideia, em todo o mundo, existem apenas 20 equipamentos similares ao que realiza o envase de farinha de trigo no Moinho Fluminense. O novo empreendimento abriga ainda um Centro de Distribuição, com sistema de acionamento dinâmico e capacidade para armazenar 6.600 toneladas de produtos, em uma área de 7.000m<sup>2</sup>.” Disponível em: <https://www.bunge.com.br/imprensa/Noticia.aspx?id=982>

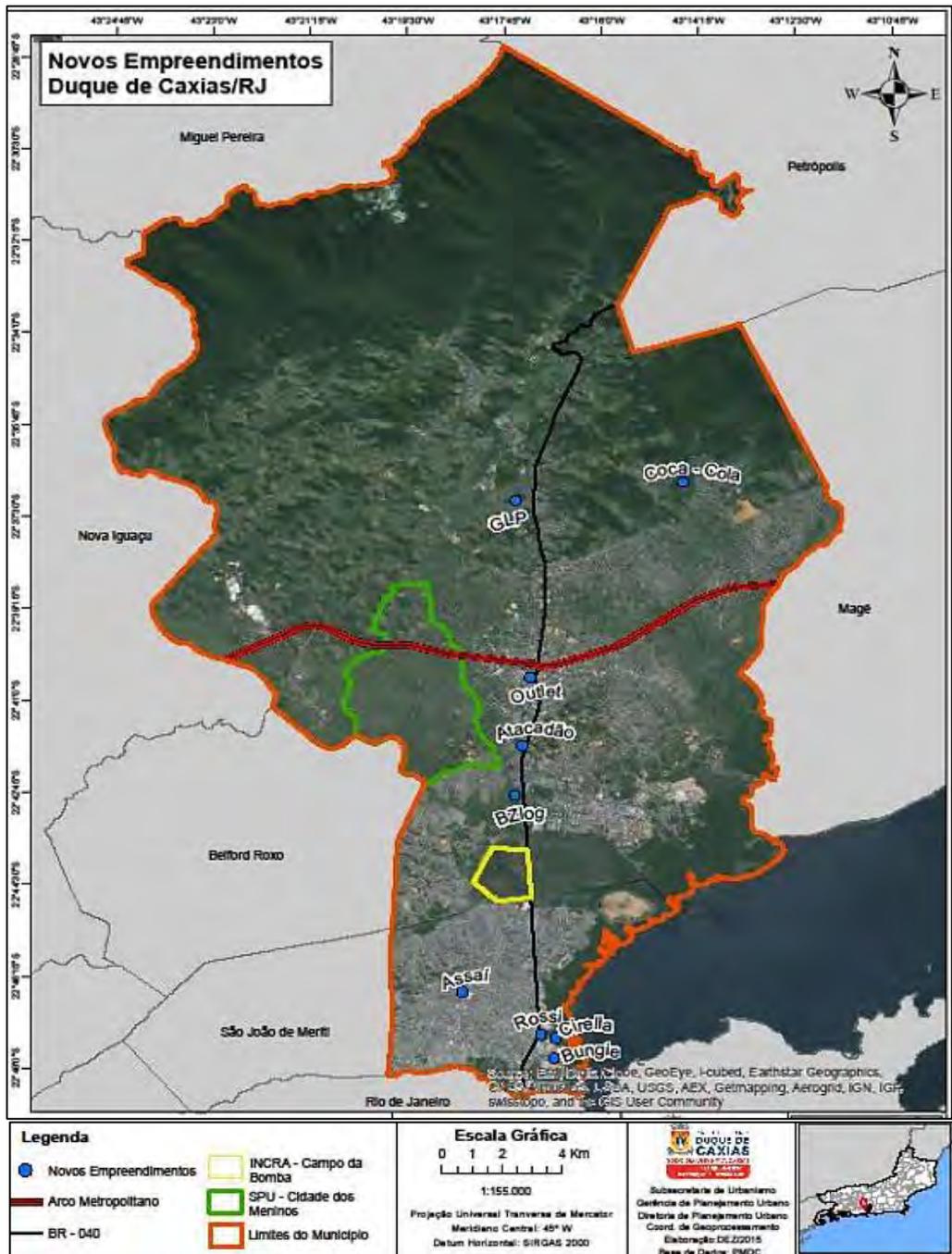


Figura 39: Mapa de Localização dos novos empreendimentos do município de Duque de Caxias/RJ – Fonte: Secretária Municipal de Fazenda e Planejamento – SUPRE, 2010.

É mister informar que apesar de todas essas potencialidades econômicas e de investimentos, proximidade dos principais centros comerciais do Brasil, vendida pelo chefe do executivo municipal como “a esquina do Brasil”, a Rodovia possui muitos problemas, principalmente aqueles pertencentes ao campo de infraestrutura e de organização/gestão. A atual concessionária, Concer, responsável pela conservação da estrada, cobrança de pedágios, controle de tráfego e investimento, não cumpriu com suas incumbências e obrigações. Em 2018, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) entrou com um processo para cassar a concessão da empresa, iniciado em 1996. Contudo, em novembro de 2020, o Ministério da Infraestrutura abreviou a concessão da empresa, com fim para janeiro de 2021. O Departamento

Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) administrará a rodovia a partir de março de 2021, em 2022 o Governo Federal leiloará para uma nova concessão.

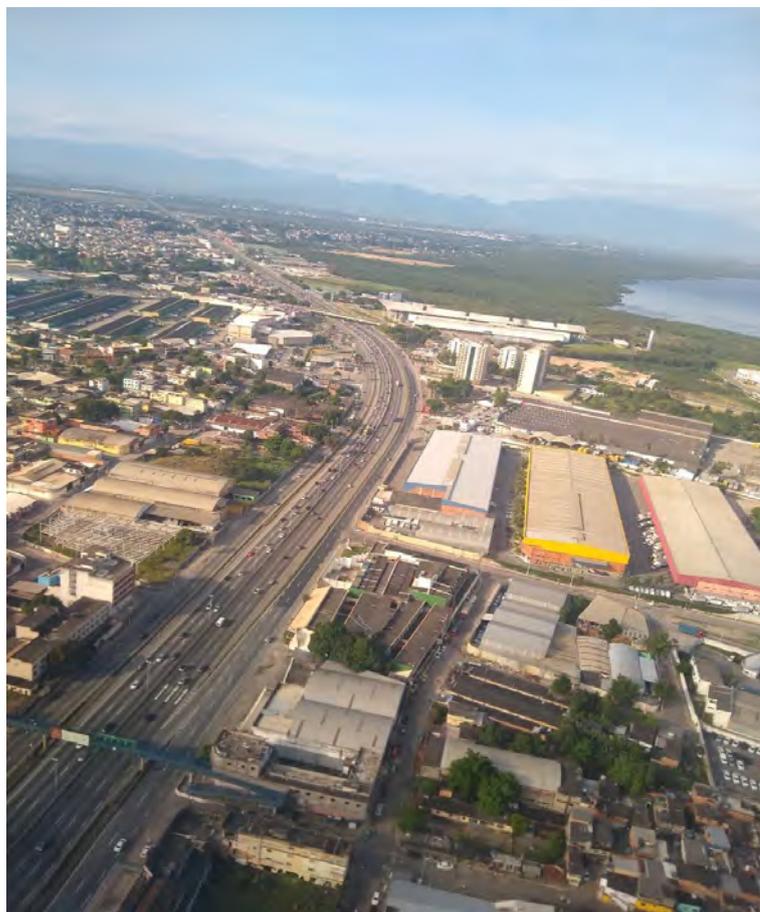


Figura 40: Vista aérea da Rodovia Washington Luís (BR-040), Duque de Caxias. Novembro de 2019. Fonte: Acervo Próprio.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Duque de Caxias é um município que dispõe de uma enorme complexidade, seja nas esferas históricas, econômicas, políticas ou ambientais. Debruçar-se sobre essas dinâmicas é um desafio. O município, desde sua concepção, demonstrou uma construção que o diferenciava dos territórios limítrofes; a questão natural foi a pioneira, inclusive foi considerada uma área de repulsão de pessoas devido a suas características insalubres para ocupação, com brejos e áreas de drenagem comprometidas. Logo após as obras de saneamento concomitante a conjuntura da 2ª Guerra Mundial, o antigo distrito de Nova Iguaçu recebe um dos baluartes do processo de industrialização brasileira, a Fábrica Nacional de Motores (FNM), que teve essencial papel no processo de autonomia política de Nova Iguaçu.

A datar de 1943 até 2022, Caxias expressou alterações em todos os seus quatro distritos. Hoje, é o município mais importante economicamente da ERJ, excetuando a Capital. Possui a terceira maior população do ERJ, atrás apenas do Rio de Janeiro e de São Gonçalo, e detém um grande colégio eleitoral e relações comerciais que ultrapassam as fronteiras nacionais. Contudo, seus indicadores socioeconômicos não mostram uma Duque de Caxias com a mesma magnitude. O Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), o Coeficiente de Gini, a oferta de

serviços públicos e de qualidade ilustram a desconexão entre a pujança econômica e o desenvolvimento social.

A cidade do Rio de Janeiro teve marcante ingerência na ocupação de Duque de Caxias; no primeiro capítulo, demonstramos como a capital participou e ainda hoje reverbera no funcionamento de uma cidade além dos seus limites e de população milionária, aproximadamente. Além disso, que o *status* de modernidade europeia importado pelo Brasil se materializou no Rio de Janeiro e acarretou consequências aos seus espaços contíguos, principalmente aqueles que eram “alimentados” pelas estradas de ferro que saíam da Central do Brasil. A tríade saneamento-ferrovias-autoconstrução constituiu a principal característica dos municípios da Baixada Fluminense, com protagonismo para Duque de Caxias, o maior em população em detrimento aos demais. Aliás, o contexto que o município exerce na conjuntura metropolitana é analisado pelas principais instituições de fomento à pesquisa do estado do Rio de Janeiro.

Duque de Caxias sempre terá atrelado a sua constituição o signo industrial, seja pela FNM, pela Refinaria de Duque de Caxias (Reduc), pela Fábrica de Borracha Sintética (Fabor) e também pelas outras que foram atraídas pela vocação fabril. Essa particularidade é tão forte que configura em um símbolo oficial para o município. O brasão e a bandeira de Duque de Caxias possuem uma das torres de fracionamento de petróleo como representação. Compreender as nuances que abarcam os desdobramentos dessa atividade é fundamental para relacionar as alterações vividas no lócus de Duque de Caxias. Ou melhor, assimilar um dos maiores paradoxos que o munícipe não entende, uma cidade rica, todavia, carente. O labor fabril aproximou a realidade nacional para escala local, contudo sua influência foi incapaz de promover mudanças além da geração de empregos. Atualmente, há uma inflexão inclusive de plantas industriais tradicionais.

Apesar das transfigurações que o município de Duque de Caxias passou ao longo dos anos, anteriormente com o estigma muito consolidado na figura da cidade industrial, violenta e de constante migração pendular para a capital do ERJ, com a chegada dos anos 1990, mais ainda, através da transição de século, Caxias passou a ser observada como um território de possibilidades e potenciais. Os fatores, como logística, proximidade em relação à capital e aos principais rodovias e logradouros do RMRJ corroboraram a atração de investimentos (BR-040, BR-116, BR-101, BR-493, RJ-071, RJ-101); além disso, preço dos terrenos e imóveis no município mais em conta que o Rio de Janeiro, Niterói e Nova Iguaçu, proximidade aos principais mercados consumidores da Região Sudeste (RJ, SP, MG, ES), consonância política entre os representantes do executivo municipal, governo do ERJ e o governo federal simultâneo aos vultuosos isentivos fiscais.

O ambiente de positivas perspectivas na conjuntura econômica de negócios atraiu uma série de empreendimentos para Duque de Caxias, principalmente dos setores de prestação de serviços, vestuário, imobiliário, comércio, atacadista/varejista e comercial em geral, que, mesmo com a crise política e econômica no Brasil pós-2014, não conseguiu atenuar significativamente esses projetos. Nos últimos anos, empresas ou negócios como a Coca-Cola Andina Brasil, Bunge Brasil, Dom Atacadista, General Shopping e Outlets do Brasil, Condomínios Logísticos (Golgi, GLP, BZLOG, Prologis), Assaí Atacadista, Atacadão, Cirella, Rossi, Polo de Modas (Feirão de Malhas, Feirão Moda Rio, Atacadão das Malhas, Feirão 040, Feirão Azul, Feirão Sai de Baixo, Feirão do Lu), além dos lançamentos imobiliários de condomínios residenciais em bairros como Jardim Primavera, Jardim 25 de Agosto, Xerém, Santa Cruz da Serra e Vila São Luiz são alguns exemplos da ressignificação do perfil financeiro de Duque de Caxias. A reiterar acerca da vertente logística, essas iniciativas estarão presentes ou muito próximas nas três principais infraestruturas de mobilidade rodoviária do município: a Rodovia Washington Luís (BR-040), Rodovia Santos Dumont (BR-116/RJ) - Arco Metropolitano (BR-493/RJ-109), Avenida Governador Leonel de Moura Brizola (RJ-101).

A diminuição relativa industrial do município esteve em consonância com a situação brasileira, agravada pelo contexto fluminense. Fora isso, o encerramento das atividades na empresa Marcopolo Rio, em Xerém, evidencia um período de crise para o setor da indústria na cidade caxiense, a unidade que chegou a ter a maior produção e lucro da companhia. Ocorria, com muita frequência, que pessoas de todo o Brasil chegavam para trabalhar no Polo Petroquímico de Campos Elíseos (PPCE), com destaque para a Refinaria de Duque de Caxias (Reduc). Bairros como Campos Elíseos, Saracuruna, Jardim Primavera possuíam imóveis para essa população flutuante de operários (soldadores, caldeireiros, pintores, lixadores); porém, com a crise do setor, o desemprego se tornou uma realidade até mesmo para a população nativa.

O Ministério do Trabalho, por intermédio do Perfil do Município, e o Novo Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged) esclarecem sobre o número de admitidos, desligados e saldo geral de empregos no município de Duque de Caxias. O setor que sofreu maior revés foi o industrial, fechando o resultado da série histórica de 2007 até fevereiro de 2022 negativado, ou seja, com o fechamento de vagas de emprego. Os setores de serviço e comércio, apesar de alguns resultados negativos, conseguiram, ao longo desses anos, fechar com saldo positivo, inclusive abrindo postos de trabalho durante a pandemia de Sars-CoV-2 (Novo Coronavírus). Outra instituição de pesquisa que ratifica esse contexto é a Fundação Ceperj, que elabora o Produto Interno Bruto (PIB) dos municípios do ERJ, cujo resultado exhibe a queda da participação da atividade industrial no PIB estadual, que outrora configurava em 2º lugar no ERJ e hoje está em 5º.

Desta forma, a partir de todos os argumentos explicitados, ficou claro que o município de Duque de Caxias passou por uma metamorfose de seu perfil econômico, que, a partir da virada de século, as atividades de serviços e comércio ultrapassaram, em relevância financeira a agenda industrial que foi, no início, o alicerce político, econômico e social de Caxias. Ou seja, se conforma um setor industrial robusto, numa área agraciada com importantes veios logísticos e tradição histórica, ao mesmo tempo em que as atividades terciárias se avoluma numa cidade que cresce, mas sem maior atenuação das desigualdades sociais. Esperamos que, a partir dessa nova circunstância, as disparidades sociais possam ser reduzidas.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Maurício de Almeida. **A evolução urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Instituto Pereira Passos, 2013, 156 P.

ALVES, Gabriel Souza. **A reestruturação espacial e a produção de condomínio industriais em Duque de Caxias** / Gabriel Souza Alves; Ruy Moreira, orientador. Niterói, 2021. 155 f. : il. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2021. DOI: <http://dx.doi.org/10.22409/POSGEO.2021.m.13749189706>

ALVES, José Cláudio Souza. **Dos barões ao extermínio uma história de violência na Baixada Fluminense**. Rio de Janeiro, APPH-Clio, 2003

André Luiz Teodoro Rodrigues, « **Duque de Caxias: novos e velhos desafios em questão** », Espaço e Economia [Online], 10 | 2017, posto online no dia 11 julho 2017, consultado o 26 março 2021. URL: <http://journals.openedition.org/espacoeconomia/2717>; DOI: <https://doi.org/10.4000/espacoeconomia.2717>

André Luiz Teodoro Rodrigues, «**Duque de Caxias e Rodovia Washington Luís (BR-040): uma perspectiva dual sobre a temática econômica, histórica e política do município.**», *Espaço e Economia* [Online], 15 | 2019, posto online no dia 28 outubro 2019, consultado o 26 julho 2022. URL: <http://journals.openedition.org/espacoeconomia/7245>; DOI: <https://doi.org/10.4000/espacoeconomia.7245>

ARRAIS, Tadeu Alencar. **Nas trilhas de Paris, David Harvey e a capital da modernidade.** *Confins* [En ligne], 27 | 2016, mis en ligne le 19 juillet 2016, consulté le 22 janvier 2021. URL : <http://journals.openedition.org/confins/10942> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/confins.10942>

ASSECAMPE. **Sobre nós.** In: Associação das Empresas de Campos Elíseos. [S. l.], 2022. Disponível em: <http://assecampe.com.br/wp/sobre-nos/>. Acesso em: 25 fev. 2022.

AZEVEDO, S. e LOBO, Y. (2015). “**O processo de fusão e o novo Estado do Rio de Janeiro: a questão institucional**”. In: RIBEIRO, L. C. Q. (org.). Rio de Janeiro: transformações na ordem urbana. (Coleção Metrôpoles: Território, coesão social e governança democrática). Rio de Janeiro, Letra Capital. Observatório das Metrôpoles, pp. 45-78.

BARAT, Josef. **A evolução dos transportes no Brasil.** Rio de Janeiro: IBGE: IPEA, 1978.

BELOCH, Israel. **Capa Preta e Lurdinha: Tenório Cavalcanti e o povo da Baixada.** Editora Record, 1986.

BRASIL. **Lei nº 12.305 de 02 de agosto de 2010 - Política Nacional de Resíduos Sólidos (PNRS).** Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2010/lei/112305.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2010/lei/112305.htm). Acesso em: 20 dez. 2021.

BRASKEM. **Relações com os Investidores.** [S. l.], 2022. Disponível em: <http://www.braskem-ri.com.br/>. Acesso em: 28 fev. 2022.

BRASKEM. **Valuation book 2t14,** < <http://www.braskem-ri.com.br/>>. Acesso em: 28 fev. 2022.

BRAZ, Antonio Augusto. **De Merity a Duque de Caxias: Encontro com a história da cidade** /Antonio Augusto Braz, Tania Maria Amaro de Almeida. - Duque de Caxias, RJ: APPH Clio, 2010.

CÂMARA, Municipal de Duque de Caxias. **DUQUE DE CAXIAS - A CIDADE.** [S. l.], 2021. Disponível em: [https://www.cmdc.rj.gov.br/?page\\_id=1155](https://www.cmdc.rj.gov.br/?page_id=1155). Acesso em: 7 set. 2021.

CANO, Wilson. **Desconcentração produtiva regional do Brasil, 1970-2005.** São Paulo: Ed. Unesp, 2008.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. São Paulo: Paz e terra, 2005.

CASTILHO, Dênis. **Modernização territorial e redes técnicas em Goiás/Denis Castilho**. – 2.ed. – Goiânia: Editora UFG, 2017. 232 p.: il.

CEPERJ. **Produto interno bruto dos municípios**. Centro Estadual de Estatísticas, Pesquisas e Formação de Servidores Públicos do Rio de Janeiro, Dezembro 2020. Disponível em: <https://www.ceperj.rj.gov.br/wp-content/uploads/2021/07/PIB-MUNICIPAL-2018.pdf>. Acesso em: 17 dez. 2021.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Espaço: Um conceito-chave da Geografia. Geografia: Conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, p. 15-47, 1995.

COSTA, Pierre Alves. **Duque de Caxias (RJ) – de cidade dormitório à cidade do refino do petróleo: Um estudo econômico-político, do início dos anos 1950 ao início dos anos 1970**. Programa de Pós-Graduação em Geografia UFF, 2009.

DAVIDOVICH, Fany. **Estado do Rio de Janeiro: O urbano metropolitano. Hipóteses e questões**. Geo Uerj, v. 2, n. 21, p. 1-23, 2010.

DE OLIVEIRA, Yasmin Anefalos; MACHADO, Denise Barcellos Pinheiro. **Invisibilidade social e espacial em aterro metropolitano. O caso de Jardim Gramacho (RJ), Brasil**. Bitácora Urbano Territorial, v. 32, n. 1, 2022.

DE VASCONCELLOS, Clodomiro Rodrigues. **Centenário da Independência do Brasil: Álbum do Estado do Rio de Janeiro, 1922**. Pimenta de Mello & c., 1922.

DIAS, José Luciano de Mattos; QUAGLINO, Maria Ana. **A QUESTÃO DO PETRÓLEO NO BRASIL: UMA HISTÓRIA DA PETROBRÁS**. 1993.

DNIT. **HISTÓRIA**. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, 2021. Disponível em: < <http://www1.dnit.gov.br/ferrovias/historico.asp>>. Acesso em: 28 de julho de 2021.

ENDERS, Armelle. **A história do Rio de Janeiro**. Gryphus Editora, 2015.

ENNE, Ana Lucia Silva. **Fluxos e interações da rede de memória e história na Baixada Fluminense**. Revista Pilares da História, p. 37-52, 2003.

FIRJAN (RJ). **Anel viário de Campos Elíseos: Obra de impacto positivo para a Baixada**. In: INFRAESTRUTURA. [S. l.], 16 mar. 2020. Disponível em:

<https://www.firjan.com.br/noticias/anel-viario-de-campos-eliseos-obra-de-impacto-positivo-para-a-baixada.htm>. Acesso em: 9 fev. 2022.

FIRJAN (RJ). **Anuário econômico região Baixada Fluminense área II**. In: Retratos Regionais. Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro, 2018. Disponível em: <https://www.firjan.com.br/publicacoes/publicacoes-de-economia/retratos-regionais.htm>. Acesso em: 17 dez. 2021.

FURTADO, Celso, 1920-2004. **Formação econômica do Brasil/Celso Furtado**. – 34<sup>o</sup> ed. – São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

GUILBAULT, S. **Comment New York vola l'idée d'art modern**. Paris: Hachette, 1996.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna**. Edições Loyola, 1992.

\_\_\_\_\_. **O neoliberalismo. História e implicações**. São Paulo: Loyola, 2005.

\_\_\_\_\_. **Paris: capital da modernidade**. São Paulo: Boitempo, 2015.

IBGE. **Cidades e Estados**. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2021. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/rj.html>. Acesso em: 17 dez. 2021.

IBGE. **Duque de Caxias**. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2010. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/duque-de-caxias/panorama>. Acesso em: 17 dez. 2021.

IFDM. **Duque de Caxias**. In: Índice FIRJAN de Desenvolvimento Municipal. Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (FIRJAN), 2018. Disponível em: <https://www.firjan.com.br/ifdm/consulta-ao-indice/ifdm-indice-firjan-de-desenvolvimento-municipal-resultado.htm?UF=RJ&IdCidade=330170&Indicador=1&Ano=2016>. Acesso em: 17 dez. 2021.

INEA. **Instituto Estadual do Ambiente. Relatório da qualidade do ar do Estado do Rio de Janeiro** – Ano base 2018.163p, 2020. Disponível em: <http://www.inea.rj.gov.br/wp-content/uploads/2020/11/relatorio-qualidade-ar-2018.pdf>. Acesso em: 20 jan. 2022.

JORNAL ESTADÃO. **Marcopolo fechará fábrica no Rio de Janeiro**. [S. l.], 9 out. 2020. Disponível em: <https://estradao.estadao.com.br/onibus/marcopolo-fechara-sua-fabrica-do-rio/>. Acesso em: 28 fev. 2022.

JORNAL EXTRA (RJ). **Três municípios concentram 70% da população favelada da Baixada Fluminense**. In: Baixada Fluminense. [S. l.], 18 jul. 2012. Disponível em: <https://www.secovirio.com.br/wp-content/uploads/2021/01/boletim-2020-baixada->

[fluminense.pdf](#). Acesso em: 10 jan. 2022.

JORNAL O GLOBO. **Ciferal chega para beneficiar Xerém**. [S. l.], 8 mar. 1992. Disponível em:

<https://acervo.oglobo.globo.com/busca/?tipoConteudo=pagina&ordenacaoData=relevancia&llwords=ciferal&anyword=&noword=&exactword=&decadaSelecionada=1990>. Acesso em: 1 mar. 2022.

KONDRATIEFF, N. D., ‘**The long waves in economic life**,’ *Review of Economic Statistics*, XVII (1935), pp. 105–15 (English translation of [45]).

LACERDA, Stélio José da Silva. **A emancipação política do município de Duque de Caxias** (Uma Tentativa De Compreensão) In: *Revista Pilares da História* no 3. Duque de Caxias, IHDC, dez 2003, pp 9-27).

LAMARÃO, Sérgio Tadeu de Niemeyer; MOREIRA, Regina da Luz. **E ele voltou... O segundo Governo Vargas > Petrobras**. LOCAL [SL]: Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil (CPDOC), 2004.

LAMEGO, Alberto Ribeiro. **O homem e a Guanabara**. Rio de Janeiro. IBGE, 1948.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. 5ª ed. São Paulo: Centauro, 2008 [1968]. 144 p.

LENCIONI, Sandra. **Metrópole, metropolização e regionalização**. Rio de Janeiro: Consequência, 2017.

LEXICAR BRASIL. **CIFERAL**. [S. l.], 2014. Disponível em: <http://www.lexicarbrasil.com.br/ciferal/>. Acesso em: 28 fev. 2022.

LUSTOSA, José. **Cidade de Duque de Caxias: Desenvolvimento histórico do município – dados gerais**. Rio de Janeiro. IBGE. 1958.

MARTINS, J. **Internacionalização da Marcopolo**. Marcopolo, Presentation to the Associação Brasileira da Construção Metálica ABCEM, 2008.

MARX, K. **O capital - livro I – Crítica da economia política: O processo de produção do capital**. Tradução Rubens Enderle. São Paulo: Boitempo, 2013.

NOVO CAGED. **Painel de informações do novo CAGED**. In: Ministério do Trabalho e Previdência. [S. l.], 03 2022. Disponível em: <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiNWl5NWl0ODEtYmZiYy00Mjg3LTkzNWUtY2UyYjIwMDElYWI2IiwidCI6IjNlYzkyOTY5LTVhNTEtNGYxOC04YWM5LWVmOThmYmFmYTk3OCJ9>. Acesso em: 30 mar. 2022.

OLIVEIRA, Floriano José Godinho de. **Reestruturação produtiva e regionalização da economia no território fluminense**. Rio de Janeiro: Garamond, 2008. 304 p.

OLIVEIRA, Francisco. **Crítica da razão dualista. O ornitorrinco**. São Paulo: Boitempo, 2003.

OLIVEIRA, Leandro Dias de. **A emersão da região logístico-industrial do extremo oeste metropolitano fluminense: Reflexões sobre o processo contemporâneo de reestruturação territorial-produtiva**. Espaço e Economia. Revista brasileira de geografia econômica, n. 7, 2015.

PAIVA, Eduardo Nazareth. **A Fábrica Nacional de Motores (FNM) e a pré-história da implantação da indústria automobilística no Brasil do ponto de vista da teoria ator-rede**. Convergencia Revista de Ciencias Sociales, n. 35, 2004.

PECHMAN, Robert. **Quando Hannah Arendt vai à cidade e se encontra com Rubem Fonseca: Ou da cidade, da violência, da política**. In: Kuster, E. e Pechman, R. O chamado da cidade: ensaios sobre a urbanidade. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2014.

PERFIL DO MUNICÍPIO. **CAGED**. In: Ministério do Trabalho e Previdência. [S. l.], 2019. Disponível em: [https://bi.mte.gov.br/bgcaged/caged\\_perfil\\_municipio/index.php](https://bi.mte.gov.br/bgcaged/caged_perfil_municipio/index.php). Acesso em: 9 fev. 2022.

PETROBRAS. **Refinaria Duque de Caxias (REDUC)**. In: Informações gerais. [S. l.], 2021. Disponível em: <https://petrobras.com.br/pt/nossas-atividades/principais-operacoes/refinarias/refinaria-duque-de-caxias-reduc.htm>. Acesso em: 9 fev. 2022.

PINTO, Valter Gomes. **ESPAÇO MEMÓRIA MARCOPOLO**. In: **A História da Marcopolo descrita para você**. [S. l.], 2021. Disponível em: <https://www.marcopolo.com.br/memoria/>. Acesso em: 28 fev. 2022.

PRADO JR., Caio. **Formação do Brasil contemporâneo: Colônia/Caio Prado Jr.**, entrevista Fernando Novais; posfácio Bernardo Ricupero. – 1º ed.- São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

PREFEITURA MUNICIPAL DE DUQUE DE CAXIAS. **Plano Diretor Urbanístico**. PMDC: Duque de Caxias, 2006.

RAMALHO, José Ricardo. **Estado patrão e luta operária. O caso FNM**. São Paulo, Paz e Terra, 1989.

RAMOS, Celia M. Antonacci. **Paris, a cidade luz no terceiro milênio**. Revista da Universidade Federal de Minas Gerais, v. 20.1, p. 305, 2013.

RODRIGUES, Hélio Suêvo. **A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2004.

RODRIGUES, Thiago Coutinho. **A Fábrica Nacional de Motores (FNM) e as transformações espaciais ocorridas em Xerém**. In: Revista Pilares da História. Duque de Caxias: CMDC/ASAMIH, maio de 2013, ano 12, n.13, PP. 44-51.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: Técnica, razão e emoção**. 3ª Edição. São Paulo: Edusp (Editora da USP), 2003.

\_\_\_\_\_. **Por uma outra globalização: Do pensamento único à consciência universal**. São Paulo: Record, 2000. 174 p.

\_\_\_\_\_. **Manual de geografia urbana**. São Paulo: EDUSP, 2008. 232p.

SILVEIRA, M.R. **Logística, sistema de movimento, fluxos econômicos e interações espaciais no território paulista: Uma abordagem para a geografia de transportes e circulação**. In: Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona, 2009.

SIMÃO, Stella Fernandes; LEITE, Luiz Fernando. **Oportunidades para a petroquímica brasileira face ao fenômeno do shale gas. 2014**. Tese de Doutorado. Dissertação de Mestrado: UFRJ. Rio de Janeiro.

SIMÕES, Manoel Ricardo. **A cidade estilhaçada – reestruturação econômica e emancipações municipais na Baixada Fluminense**. Mesquita/RJ: Entorno, 2007. 300 p.

SIMONSEN, Roberto C. **História econômica do Brasil: 1500-1820** /Roberto C. Simonsen. – Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2005. 589 p. – (Edições do Senado Federal; v. 34)

SECOVIRIO (RJ). **Valor do m<sup>2</sup> de venda em Duque de Caxias**. In: Regional Baixada Fluminense. [S. l.], 2020. Disponível em: <https://www.secovirio.com.br/wp-content/uploads/2021/01/boletim-2020-baixada-fluminense.pdf>. Acesso em: 10 jan. 2022.

SOARES, Maria Terezinha Segadas. **Nova Iguaçu: A absorção de uma célula urbana pelo grande Rio de Janeiro**. In: Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro, IBGE, vol.2 no. 24, 1962. p. 155-256.

SOJA, Edward. **Geografias pós-modernas: A reafirmação do espaço na teoria social crítica**. Editora Schwarcz-Companhia das Letras, 1993.

SOUZA, MarluCIA Santos de. **Escavando o passado da cidade: Duque de Caxias e os projetos de poder político local (1900-1964)**. Dissertação de Mestrado. Niterói, UFF/PPGH, 2002.

TENREIRO, André (Org.). **Duque de Caxias – A geografia de um espaço desigual**. Nova Iguaçu, RJ: Entorno, 2015. 176 p.

TRE. **Eleitorado por município**. Tribunal Regional Eleitoral, 2021. Disponível em: <https://www.tre-rj.jus.br/eleicoes/estatisticas-do-eleitorado-tre-rj>. Acesso em: 6 jan. 2022.

VIANA, Juliana Nazaré Luquez. **Rupturas e continuidades-a produção do espaço e o processo de reestruturação: Um olhar a partir de São Gonçalo, Região Metropolitana do Rio de Janeiro**. 2019. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.

VIDEPLAST. **Nova petroquímica brasileira vai competir em escala mundial**. [S. l.], 2013. Disponível em: <http://www.videplast.com.br/novidade.php?idnoticia=24>. Acesso em: 28 fev. 2022.

WALLERSTEIN, Immanuel. **Mundialização ou era de transição? Uma visão de longo prazo da trajetória do sistema-mundo**. Uma nova fase do capitalismo, p. 71-93, 2003.