

## Duque de Caxias e Rodovia Washington Luís (BR-040): uma perspectiva dual sobre a temática econômica, histórica e política do município.

*Duque de Caxias et Washington Luís Highway (BR-040): double perspective sur le thème économique, historique et politique de la commune*

*Duque de Caxias y Washington Luís (BR-040): una doble perspectiva sobre el tema económico, histórico y político del municipio*

*Duque de Caxias and Washington Luís Highway (BR-040): a dual perspective on the economic, historical and political theme of the municipality.*

**André Luiz Teodoro Rodrigues**

---



### **Edição electrónica**

URL: <http://journals.openedition.org/espacoeconomia/7245>

DOI: 10.4000/espacoeconomia.7245

ISSN: 2317-7837

### **Editora**

Núcleo de Pesquisa Espaço & Economia

### **Referência eletrônica**

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 05 novembro 2019. URL : <http://journals.openedition.org/espacoeconomia/7245> ; DOI : 10.4000/espacoeconomia.7245

---

Este documento foi criado de forma automática no dia 5 novembro 2019.

© NuPEE

---

# Duque de Caxias e Rodovia Washington Luís (BR-040): uma perspectiva dual sobre a temática econômica, histórica e política do município.

*Duque de Caxias et Washington Luís Highway (BR-040): double perspective sur le thème économique, historique et politique de la commune*

*Duque de Caxias y Washington Luís (BR-040): una doble perspectiva sobre el tema económico, histórico y político del municipio*

*Duque de Caxias and Washington Luís Highway (BR-040): a dual perspective on the economic, historical and political theme of the municipality.*

**André Luiz Teodoro Rodrigues**

---

## Introdução

- 1 O município de Duque de Caxias está situado no estado do Rio de Janeiro, na parte oeste da Região Metropolitana, na área denominada de Baixada Fluminense. A cidade abriga atualmente mais de novecentos mil de habitantes em seus 467 km<sup>2</sup>. Seus limites fazem fronteira, atualmente, com os municípios de Miguel Pereira, Petrópolis, Magé, Rio de Janeiro, São João de Meriti e Nova Iguaçu. A hidrografia pode ser resumida em quatro bacias principais: Iguaçu, Meriti, Sarapuú e Estrela. O município é dividido em quatro distritos: 1<sup>o</sup>- Duque de Caxias, 2<sup>o</sup>- Campos Elíseos, 3<sup>o</sup>- Imbariê, 4<sup>o</sup>- Xerém. Em cumprimento à Lei Orgânica, a sede municipal, que se encontrava no 1<sup>o</sup> distrito, foi transferida, a partir de 29 de maio de 1991, para o 2<sup>o</sup> distrito.
- 2 A história de Duque de Caxias confunde-se com a dos municípios que lhe são vizinhos. Isso porque, até a década de 1940, Duque de Caxias, São João de Meriti e Nilópolis,

juntos com Nova Iguaçu, formavam um só município. A região onde está inserido o município, desde o período da ocupação europeia, teve sua história estreitamente relacionada à da cidade do Rio de Janeiro. Situando-se às margens da Baía da Guanabara, teve seu desenvolvimento ligado à extensa rede hidrográfica que a cortava. Através dos rios, realizava-se o escoamento da produção local e estabeleciam-se os elos de comunicação entre o interior e o litoral, favorecendo a ocupação das cercanias da Baía pelo interior serrano.

- 3 A Rodovia Washington Luís (BR-040) configura peça chave fundamental na construção do município de Duque de Caxias, foi através dele, principalmente que o local conseguiu se emancipar de Iguaçu e receber investimentos do Estado, devido a necessidade de ampliação do acesso à Fábrica Nacional de Motores (FNM), nos anos de 1930. Posteriormente a via recebeu investimentos relacionados à construção da Refinaria de Duque de Caxias (Reduc). Depois da segunda metade do século XX e após a redemocratização, principalmente nos anos 2000, a Baixada Fluminense e de preferência Duque de Caxias de modo geral, tornaram-se um lócus de investimento e consumo no estado do Rio de Janeiro. Antes apresenta uma visão pejorativa e estigmatizada mas, atualmente é apresentada como o cerne de grandes fluxos de expansão econômica. O propósito do trabalho será elucidar e fomentar as discussões acerca da incorporação de novos empreendimentos ao entorno da rodovia e suas consequências para a cidade de Duque de Caxias.

## Tempos de reestruturação territorial-produtiva, acumulação flexível e fluidez logística

- 4 A Rodovia Washington Luís (BR-040), no trecho que compreende Duque de Caxias (Km 100 ao Km 125), é um eixo econômico, político e social de suma importância para o município e para o estado do Rio de Janeiro. Desde sua concepção anterior a cidade e atualmente com diretrizes e incumbências da desestatização, a partir da concessão a iniciativa privada na metade da década de 1990 para o grupo Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora-Rio (CONCER). A reestruturação territorial-produtiva que agregou novas dinâmicas financeiras ao município e a rodovia, criou relações de poder e novas especializações econômicas, sociais e produtivas, engendrando o aparecimento de novos investimentos e o incremento de antigas bases produtivas. A instituição de novos espaços de consumo evidencia o atual contexto desse protagonista, que inicialmente, por benfeitoria do Presidente da República da época, Washington Luís, que tinha no seu projeto de governo a promoção e institucionalização das estradas pavimentadas, seria uma via de deslocamento entre dois pontos, a capital e a cidade imperial. Nos dias de hoje, o que anteriormente eram espaços opacos, agora são espaços luminosos (SANTOS e SILVEIRA, 2001)<sup>1</sup>. Portanto, a partir da nova conjuntura política, econômica e social do Brasil e do estado do Rio de Janeiro devemos aguardar o desenvolver das novas dinâmicas do objeto.
- 5 O caso que Duque de Caxias está inserido é curioso porque até a década de 1990 era um local sistematicamente classificado como a região mais “perigosa do mundo” pelos noticiários nacionais e internacionais, com a presença de grupos de extermínio, “polícia mineira”, tráfico de drogas e chacinas recorrentes, segundo Alves (2003), que nos alerta para o período de neoliberalização da economia, que conseqüentemente com:

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. (ALVES, 2003, pg.27)

- 6 Além disso, “a globalização do crime relaciona-se de forma funcional às respostas de um estado neoliberal em fase de consolidação”. Ou seja, o modelo pelo qual o município de Duque de Caxias passou, principalmente com a inserção de novos arranjos econômicos, reverteu de certo modo a perspectiva estigmatizada, em um lócus de produção do espaço, consumo e reprodução social. OLIVEIRA (2015) explica que esse processo pode ser classificado como reestruturação territorial-produtiva:

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. (OLIVEIRA, 2015, Pg. 08)

- 7 Destarte, mais uma autora reitera a importância dessa região para a expansão das atividades produtivas do estado do Rio de Janeiro, ENNE (2013) apud ROCHA (2014), que ilustra o espraiamento de investimentos e capitais no contexto dos anos de 1990 a 2000, que se daria pela promoção de algumas características. São eles: a abertura da Linha Vermelha – que encurtaria a distância entre parte da Baixada Fluminense com o núcleo central metropolitano – ao passo que a Baixada não estaria “tão longe assim” reposicionando um elemento que constituiria a representação hegemônica – “ideia de lugar distante”; Grande investimentos por parte dos governos estaduais que põem a Baixada em visibilidade – destaca-se desde as obras de infraestrutura, de saneamento até os grandes investimentos como o mais recente feito no Arco-Metropolitano; e a inauguração de *shopping centers* em alguns municípios da Baixada.
- 8 Em tempos de acumulação flexível, a logística aparece como peça de suma importância na promoção e na divisão territorial do trabalho; segundo SILVEIRA (2008) 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). A logística 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, a BR consubstanciada com o município de Duque de Caxias traduz o novo momento em um espaço de fluidez e viscosidade, elaborando novas relações de poder no cerce desse ente federativo.

## Breve Histórico da Rodovia e da Cidade de Duque de Caxias

- 9 A apropriação de áreas da Baixada Fluminense teve papel preponderante para o reordenamento da área central da cidade do Rio de Janeiro, pois através das Reformas Higienistas e Urbanas da metrópole carioca, do Prefeito Pereira Passos (1902-1906) concomitante com o Médico Sanitarista Oswaldo Cruz. Com o intuito de modernização da área central da cidade do Rio de Janeiro, junto com as demolições de cortiços, aberturas de avenidas, construções de prédios públicos, criação de praças e estruturas

de saneamento. Posteriormente com o Prefeito Carlos Sampaio (1920-1922), o próprio foi responsável juntamente com o Engenheiro Vieira Souto pelo arrasamento do morro do Castelo, considerado um entrave para à ventilação e ao saneamento da cidade. Tais modificações no centro da cidade fizeram com que um grande contingente populacional fosse retirado de moradias insalubres, as quais comportavam uma densidade demográfica elevada, e desta maneira, localizarem-se em morros, como o Morro da Providência ou para zonas periféricas, como a Zona Norte e em seguida as cidades da Baixada Fluminense.

- 10 As ferrovias, já na primeira metade do século XX, vão ter papel determinante no deslocamento da população da região metropolitana do Estado do Rio de Janeiro, principalmente para a população mais carente que necessitava do modal para o traslado pendular diário. Em um primeiro momento, a linha férrea não garante a urbanização do ambiente, é de caráter básico criar condições mínimas possíveis para a instalação da população removida das áreas centrais e pobres, em geral. A regularidade do transporte ferroviário e passagens subsidiadas pelo Estado com valores baixos e sem reajuste durante anos foi uma condição atrativa, além disso, a viabilidade de construir suas respectivas casas em locais de menor fiscalização do poder público, também encorajou a população a se destinar à periferia. (ABREU, 1987 e SIMÕES, 2006)
- 11 Segundo Manoel Ricardo Simões (2006), o espraiamento da cidade do Rio de Janeiro foi capaz de exportar para as áreas limítrofes do até então Distrito Federal, um modelo que vinha sido utilizado na Zona Norte da cidade carioca, padrão de uma metropolização, simultâneo com o loteamento popular e autoconstrução à margem da metrópole carioca. Desta maneira, corroborando para esquema suscetível da Baixada Fluminense, ambiente que alude linha do trem, classe trabalhadora, cidade dormitório, local de pessoas aculturadas. Duque de Caxias e os demais municípios da Baixada Fluminense, em sua grande parte, emergem de uma conjuntura similar a essa retratada, essa região foi uma extensão ainda mais degradada do subúrbio carioca. Obras de saneamento básico, construção da malha ferroviária, loteamento das áreas, modelo de autoconstrução de residências e instalação de rodovias e grandes indústrias foram importantes para a diminuição desse estigma negativo, todavia, algumas características iram se postergar até os dias atuais.

O século XX marcará uma imensa transformação no território da Baixada Fluminense, transformando-a numa área urbana periférica intimamente ligada a cidade do Rio de Janeiro, podendo ser considerada, sem exageros, como uma extensão desta para além dos seus limites administrativos. Entretanto é necessário entender processo dentro da contínua reestruturação sócioespacial do Rio de Janeiro em função das transformações econômicas e políticas pela qual o país passará ao longo deste século. Assim devemos retomar a análise da relação dialética entre esses processos no território da cidade do Rio de Janeiro e do seu entorno imediato. (SIMÕES, 2006, p.81-82)

- 12 O processo de ocupação e espraiamento urbano de Duque de Caxias teve como referências duas modalidades de transporte, a ferroviária, com a construção da Rio de Janeiro Northern ou EF do Norte, futura EF Leopoldina (1886), e a rodoviária, com a rodovia BR-040 Washington Luís (1928). Ambas cortam a grande parte dos distritos da cidade de Duque de Caxias. Inicialmente a linha férrea teve maior destaque, principalmente nos anos após 1910, com as obras de saneamento da Baixada, com o intuito de acabar com os brejos e as epidemias recorrentes da região, as ferrovias vão ser primordiais na posse da região que compreende a baixada fluminense. O conjunto

simultâneo da estrada de ferro e das rodovias principais e secundárias foram de suma importância para compor a densidade demográfica dos futuros distritos de Duque de Caxias, principalmente o distrito de Duque de Caxias e Campos Elíseos. A eletrificação das estações ferroviárias de Meriti, Gramacho, Actura (atual Campos Elíseos) e Rosário (atual Saracuruna) por volta de 1920 e a construção do traçado da Estrada Rio-Petrópolis, em 1928, avolumou o deslocamento de pessoas para o interior do até então distrito de Nova Iguaçu, Meriti.

- 13 O retrospecto dessa área não era nada atrativo para a manutenção da população, até 1910 a população era contabilizada em torno de 800 pessoas, regiões alagadiças, brejos e rios assoreados eram o cerne da proliferação de doenças, principalmente a Malária, a qual foi responsável pela mortalidade de muitos trabalhadores migrantes na construção da variante Rio-Petrópolis. O Presidente Nilo Peçanha, a partir do começo dos anos de 1910 cria a Comissão Federal de Saneamento e Desobstrução dos Rios que Deságuam na Baía de Guanabara, e nesse momento Meriti apresenta uma significativa mudança, entretanto, no caso de Meriti e Duque de Caxias há uma característica muito peculiar. Em um primeiro momento, Meriti apresentou influência no restante do distrito, pois a mesma era a sede do distrito, após a mudança da placa da estação rodoviária de Meriti, rompendo com o velho estigma negativo das regiões repulsivas desse distrito e as sucessivas pressões políticas por parlamentares, Meriti torna-se subserviente as decisões de Duque de Caxias. “Merity do Pavor” (LACERDA, 2004 apud SIMÕES, 2006) era passado, fato esse que foi de expressivo valor para os moradores, os quais em 1930 trocaram a placa da estação de trem de Merity para Caxias, em homenagem a Duque de Caxias, que tinha nascido na Fazenda Taquara, futura Duque de Caxias.
- 14 Além do mais, outra infraestrutura de mobilidade também foi crucial no desenvolvimento de Duque de Caxias, a Rodovia Rio-Petrópolis, que a propósito foi inaugurada no dia 25 de agosto de 1928, pelo então Presidente da República, Washington Luís, o qual era lembrado pela seguinte frase, “Governar é construir estradas”. O então presidente parece ter um lapso do futuro acerca do modelo de investimento e implantação predominante no setor de transportes no Brasil, anos posteriores, considerada a primeira rodovia asfaltada do país. Até então, a ligação entre a capital federal e a cidade imperial era feita por caminhos de terra, que, não raras vezes, ficavam intransitáveis após temporais.
- 15 Com a inserção de novos mecanismos de infraestrutura, principalmente novas estradas e empreendimentos, fundação da Fábrica Nacional de Motores (FNM), em 1940, corroborou com uma das justificativas para emancipação de Duque de Caxias, pois, já nascia como símbolo de em um modelo de desenvolvimento e progresso. Idealização nacional de um emergente Brasil “moderno-industrial”, inauguração da Avenida Brasil em 1946, Rodovia Presidente Dutra em 1951, instalação da Refinaria de Duque de Caxias (Reduc) em 1961 e sucessivos loteamentos ao redor da estrada, já que a população do jovem município crescia exponencialmente com as levas de migrantes nordestinos e outros contingentes de igual ou similar característica popular. Neste contexto, observando as rápidas mudanças na conjuntura nacional, passando por um período político autoritário, por Getúlio Vargas. O presidente Eurico Gaspar Dutra, em 1950, promove ao Brasil algumas mudanças na agenda administrativa da nação, sob outro viés econômico, político e social, o redesenho do traçado da Rodovia Washington Luís está na égide dessa discussão, ela foi de suma relevância para a dinâmica da cidade

próxima a capital federal, pelo capital atraído para essa região e valorização de determinadas áreas paralelas a autoestrada.

- 16 A partir desse ponto, com o remodelamento do traçado dessa rodovia, Duque de Caxias garantirá um protagonismo na região da Baixada Fluminense e de grandes episódios na memória dessa cidade, com atração de empresas de grande porte, imigrantes europeus que chegaram ao bairro de Jardim Primavera, bairro às margens da rodovia. Atestando o papel de especulação imobiliária com os loteamentos, um ator importante nessa análise e processo é o músico paulista Nelson da Silveira Cintra (SANTANA, 2010), que foi o provedor de toda infraestrutura inicial do bairro, com o anseio de construir um bairro para as elites, todavia, o desejo não se realizou. Lutas por movimentos emancipacionistas, sobretudo do 3º (Imbariê) e 4º (Xerém) distritos de Duque de Caxias na década de 1990, aproveitando o processo de redemocratização e autonomia assegurada pelos municípios através da Constituição Cidadã de 1988. Mudança da sede do poder executivo para o centro geográfico do Município de Duque de Caxias, no caso, Jardim Primavera, devido às tensões geradas pelo episódio recém explicitado. Novos investimentos, incorporações, infraestruturas foram anexadas sobre esse ator logístico. Em 1995, a estrada passou para a iniciativa privada sob o modelo de concessão, a CON CER (Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora-Rio) iniciou a operação da BR-040 em 1º de março de 1996 e a cobrança de pedágio em 20 de agosto de 1996. Sob sua gestão está 180,4 quilômetros da rodovia, uma importante ligação entre os estados do Rio e Minas Gerais e um dos eixos rodoviários de integração do Sudeste brasileiro. A rodovia respira a história caxiense de velhos e novas problemáticas de diferentes momentos de sua história e da nacional.

## Atuais Empreendimentos da Rodovia Washington Luís (BR-040)

- 17 No decorrer dos anos, desde sua contemplação como via de grande importância para o Brasil, de um modo geral, a rodovia apresentou diferentes características no âmbito de atração de capital, pessoas, investimentos e empresas, cada período concomitantemente alinhado à agenda política nacional, foi assim com na sua concepção, com Washington Luís e Getúlio Vargas, Juscelino Kubitschek e na Ditadura Civil-Militar e mais recentemente na redemocratização do Brasil, com a Constituição Federal de 1988. Oscilando entre forte intervenção estatal e certa liberalização da economia para o capital externo. Nos últimos anos, grande parte da região denominada Baixada Fluminense, a qual a rodovia está inserida, vem sofrendo grandes modificações em seu arranjo econômico, sobretudo no que envolve no aparecimento de novos investimentos ou promoção de antigas bases produtivas, esse fenômeno, de reordenamento territorial da produção e do consumo é denominada reestruturação, condicionando transformações sociais e territoriais, desta maneira, revelando-se uma área de grande relevância no Estado do Rio de Janeiro.
- 18 Durante o auge de pujança industrial brasileira, 1950-1980, OLIVEIRA e RODRIGUES (2009) citam características presentes no território brasileiro, segundo uma ordem divisão territorial do trabalho e de apropriação de atributos do fordismo: Utilização de grandes espaços; Localização próxima a grandes vias de circulação; Forte presença do capital do Estado nos investimentos. Nesse período se instalaram muitas indústrias em municípios da Baixada Fluminense, tendo em vista o posicionamento logístico diante da

proximidade de grandes vias e o baixo valor do solo urbano. As instalações do Complexo Químico da Bayer do Brasil, em Belford Roxo, do Parque Industrial de Queimados, da Fábrica Nacional de Motores, e da REDUC, em Duque de Caxias, evidenciam o caráter estratégico da localização desta região. Esses empreendimentos acima explicitados pelos autores foram instalados ao redor das mais importantes rodovias desse bloco da região metropolitana, a BR-040 (Rodovia Washington Luís) e a BR-116 (Rodovia Presidente Dutra). Nesse ínterim, essas cidades da Baixada ainda estavam em contínuo crescimento populacional, contudo, a ausência de infraestrutura e postos de trabalho nesses municípios fizeram com elas adquirissem peculiaridades do que era denominado de “cidades-dormitórios”, as quais eram usadas apenas para o traslado pendular e mediocrementemente para reprodução social, embora, os grandes centros da Baixada, Nova Iguaçu e Duque de Caxias conseguissem de certa forma engendrar como centros regionais nesta área, porém, a cidade do Rio de Janeiro era a mais indutiva por conta potência na circunstância estadual e nacional.

- 19 Contudo, no caminhar dos anos de 1990 esse retrospecto entra em alteração, os estigmas de violência, “áreas de sacrifício”, indústrias com grandes plantas industriais, desigualdade social extrema, vão dando lugar a outra perspectiva, uma nova Baixada, ambiente de destaque no cenário produtivo no contexto fluminense. As novas particularidades desses novos tempos abrangem os grandes investimentos do Governo Estadual, através de obras de infraestrutura, sobretudo mobilidade urbana, logística e saneamento básico, espraiamento de grandes redes de shoppings centers nessa região inaugurando novos espaços de consumo na região. Com isso, não necessitando o deslocamento da população para municípios limítrofes, especialmente o Rio de Janeiro, ainda assim, esses atores valorizam o entorno e atraem mais investimentos, construção da Linha Vermelha, a qual diminuiria o tempo de traslado da Baixada Fluminense e a capital do estado do Rio de Janeiro.
- 20 Os municípios da Baixada Fluminense se tornaram protagonistas de um novo lócus produtivo-industrial, pois apresentam mecanismos que fomentam a um suposto modelo de fordismo periférico-extemporâneo, fundamental para a emergência, ainda em curso, de um forte setor industrial, químico, petroquímico e farmacêutico. Traduções à brasileira da reestruturação produtiva na Baixada, alguns atores que reverberam e ratificam esses fatores na dinâmica profícua do bloco, são eles, a ampliação de vias auxiliares na região, como a Via Light, realizando a ligação Nova Iguaçu à Avenida Brasil; Instalação da refinaria de petróleo em Itaboraí e do pólo Gás-Químico de Duque de Caxias; Construção do Arco Rodoviário Metropolitano do Rio de Janeiro, o qual ligará a Refinaria de Petróleo de Itaboraí ao Porto de Itaguaí; Estabelecimento da base de exploração de Pré-Sal da Petrobrás em Itaguaí.
- 21 Além disso, a partir da inserção de novos agentes econômicos em um determinado ambiente, o mercado imobiliário também se faz presente, incorporadoras, construtoras e imobiliárias trabalhando sobre a especulação do solo, há uma grande diversificação dessas atividades, com capitais nacionais e internacionais, transformando o solo em mercadoria, a mercantilização do espaço. O papel dos meios de comunicação também é crucial para essa relação ter harmonia, a crescente nas dinâmicas do setor terciário e da industrial, com o intermédio de estudos de instituições ligadas ao meio industrial e de investimento possibilitaram a essa região esse apogeu de nova periferia.
- 22 É nesse cenário que uma Rodovia Federal, através de sua imponência como uma estrutura de deslocamento e fluxos de mercadorias, pessoas e história reitera sua



conexão da dinâmica econômica de Duque de Caxias, a Rodovia Washington Luís (BR-040), que desde sua concepção garante a esse município solenidades e momentos de grande importância na conjuntura estadual e nacional, com a presença de chefes de Estado, vultuosos investimentos de caráter público e privado, espraiamento da população pelos distritos da cidade, já que a rodovia corta ao meio a cidade. Enfim, a Rodovia Washington Luís pode ser considerada um divisor de águas em relação às estradas de rodagem no Brasil, uma vez que a sua importância não ficou limitada somente à questão estratégica para a cidade de Duque de Caxias, foi também um modelo de infraestrutura, seguido em várias outras estradas do Brasil, nos anos posteriores ao de 1950. Desta maneira, empreendimentos e construções demonstram o papel dessa estrada na questão econômica, política e social de Duque de Caxias e regiões paralelas.

### Condomínios Logísticos

- 23 Nos últimos anos, principalmente com a chegada dos anos dos 2000, surgiram no território de Duque de Caxias novas representações espaciais, oriundas do processo de reestruturação territorial-produtiva da Baixada Fluminense, englobando incremento de investimentos públicos por parte do estado, valorização de áreas anteriormente deterioradas por conta dos altos índices de violência e atores fundiários com grande influência na conjuntura imobiliária. Em um contexto de acumulação flexível e globalização da economia, ambientes que aglutinam logística, dinamismo, fluxos econômicos, sistemas de movimento corroboram para a fluidez no território e reprodução de capital.
- 24 Adventos como proximidade com a metrópole carioca, inserção de novos suportes de infraestrutura, com a abertura da Linha Vermelha (RJ-071) nos anos 1990, do Arco Rodoviário Metropolitano (BR-493), projeto de construção do corredor TransBaixada, via que irá conectar os municípios de Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Mesquita e Nilópolis através de sua rodovia mais importante, Rodovia Washington Luís (BR-040), Rodovia Presidente Dutra (BR-116), Via Light e futuramente com a Avenida Brasil (BR-101), imediação do Aeroporto Internacional Antônio Carlos Jobim “Galeão” reverberaram para a promoção dessas áreas como protagonistas de relações comerciais, empresarias e de capitais.
- 25 Só no município, majoritariamente próximo à Rodovia Washington Luís (BR-040), emergiram empreendimentos dessa natureza. Os quais contemplam algumas características atrativas, como divisão de custos com outros usuários relativos à segurança, tecnologia, portaria, manutenção, administração e custos operacionais; Flexibilidade para mudanças; Localização próximo aos principais centros de decisões, consumo e capital; Condições atrativas como redução de custos e serviços. Esses são os principais exemplos na cidade de Duque de Caxias: Diase BZLOG I e II, possuem áreas respectivas de 50.000 M<sup>2</sup>, além disso, terão a característica de centro de distribuição, aquela com sua data de conclusão para o mês de maio de 2016, já segunda ainda não possui prazo.; 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, ela dispõe de uma área de 59.000 M<sup>2</sup> e é um centro de distribuição, construída pelo grupo Diase; Gb Armazéns Gerais, este grupo detém em sua área os Terminais Tnt E Patrus Transportadoras; Golgi Duque De Caxias, embora não fique na

Rodovia Washington Luís (BR-040), localiza-se no Arco Rodoviário do Rio de Janeiro e sofre influência da rodovia limítrofe.

### Shopping Centers: Carrefour, Caxias Shopping e Outlet Premium

- 26 O Grupo Carrefour iniciou suas atividades na França no ano de 1957, gestada e administrada inicialmente pelos sócios fundadores: Marcel Fournier e os irmãos Jacques e Dennis Defforey. Está presente em 30 países com mais de 12 mil lojas entre supermercados, hipermercados e outros empreendimentos. Possui cerca de 374 mil funcionários espalhados pelo mundo e está nos maiores mercados mundiais, Europa, África, América Latina e Ásia, dispondo de grande importância internacional. No Brasil desde 1975, a empresa tem mais de 570 lojas no país. Em 2007, o Carrefour adquiriu a rede Atacadão, cujo foco é a venda conjugada de atacado e varejo, por R\$ 2,2 bilhões. Com lojas em formatos tão variados quanto hipermercados e lojas de bairro, a rede ainda tem drogarias, postos de combustível e serviços financeiros.
- 27 A Rede Carrefour apresenta 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 outras 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, foi inaugurada no dia 26 de Novembro de 2015, a 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. Atenta à crescente demanda dos consumidores por compras maiores, a nova loja está preparada para atender tanto pequenos comerciantes (bares, pizzarias, mercadinhos e padarias), quanto consumidores finais, não sendo necessária a realização de cadastro para compras. O sortimento reúne mais de 10.000 opções de produtos, que podem ser adquiridos em embalagens fechadas e fracionadas, de acordo com a necessidade do cliente.
- 28 O empreendimento localizado no Km 122 da Rodovia Washington Luís é moderno e arrojado no que envolve o aspecto de shopping centers do município de Duque de Caxias, reúne grandes marcas, megalojas e um grande espaço de lazer e entretenimento. O Caxias Shopping inaugurado no dia 11 de Novembro de 2008 dispõe de 25.559 m<sup>2</sup> de Área Bruta Locável (ABL), com lojas de grande notoriedade no cenário nacional, tais como, C&A, Renner, Riachuelo, Lojas Americanas, Casas Bahia, Ponto Frio, McDonald's, contabilizando mais de 160 lojas, 5 lojas âncoras, 3 megalojas, 20 operações em praças de alimentação, 6 salas de cinema, 1500 vagas de estacionamento e estimando em média 600.000 consumidores por mês. Sua área de abrangência não se limita apenas ao território caxiense, a capacidade de atuação por conta das lojas alcança municípios vizinhos e bairros da capital do estado do Rio de Janeiro, mensurando 1,3 milhões de habitantes, enumerando a população de Duque de Caxias e as demais áreas mencionadas. Sua localização abarca uma grande parcela da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, por conta dos eixos viários, Rodovia Presidente Dutra, Avenida Brasil, Linha Vermelha e Amarela e o Arco Metropolitano.
- 29 O local é administrado pela Aliance Shopping Centers e XP Malls, a primeira entidade é uma das protagonistas no setor de shopping centers e a segunda maior administradora de Shopping do Brasil dentre às cinco empresas de capital aberto do setor, presente nas cinco regiões do Brasil, seus serviços são enumerados na administração de Shopping

Centers, comercialização de espaços, planejamento e desenvolvimento. Sua abrangência nesse ramo é integral, atua em todas as fases de implementação de Shopping Center, do planejamento, desenvolvimento, lançamento, gerenciamento da estrutura e gestão financeira, comercial, jurídica e operacional.

- 30 Só no estado do Rio de Janeiro o empreendimento possui 07 shoppings em operação sendo administrados pela Aliansce, tais como: Bangu Shopping, Boulevard Shopping, Carioca Shopping, Via Parque Shopping, Caxias Shopping, Shopping Grande Rio e Shopping Leblon; administrados são 02, Santa Cruz Shopping e São Gonçalo Shopping. O segundo empreendimento é a XP Malls, que é um Fundo de Investimento Imobiliário (FII) administrada pela BTG Pactual, o grupo tem como objetivo a obtenção de renda por meio da exploração imobiliária de shopping centers, bem como o ganho de capital, mediante a compra e venda de shopping centers, conforme detalhado no Regulamento do Fundo. Em 2017, a XP comprou 24% do Caxias Shopping da Aliansce por 35,5 milhões de reais, hoje ela possui cerca de 35,0% de participação no Caxias Shopping e a Aliansce Shopping Centers possui 65%.
- 31 Localizado às margens da Rodovia Washington Luís, KM 109, ao lado do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro, 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 com uma grande variedade, Adidas, Lacoste, Tommy Hilfiger, Nike, Giorgio Armani e outras, em grande parte com ofertas de produtos de estações anteriores, portanto, de preço reduzido. Esse empreendimento é apresentado como um novo conceito e ambiente para compras, lazer e consumo, classificado com um *open mall*, centro comercial a céu aberto, aliado a uma construção arquitetônica sustentável que viabiliza a redução de custos de manutenção e, além disso, o espaço agrega o meio ambiente, com uma estrutura mais aberta, com áreas de convivência verde e um postura *pet friendly*, a qual permite aos pets de frequentarem o *mall*, desde que estejam com coleira curta. E, no caso dos cães de raças consideradas agressivas, também com focinheira. Eles podem circular em todos os corredores, mas não na praça de alimentação. O projeto paisagístico é o maior atrativo de estabelecimento, com jardins e espelhos d'água, espaço amplo aproveitando a ventilação e luz natural, a sensação é de estar passeando ao ar livre, entretanto, com a mesma segurança que os shoppings convencionais oferecem. Pelos empreendimentos necessitarem de uma grande área para execução do projeto, as cidades médias ou um pouco menores que os grandes centros urbanos são escolhidos para a instalação desse conceito, já que as grandes metrópoles a aquisição dessas áreas são elevadas.
- 32 Desta forma, Duque de Caxias foi o local perfeito para a instauração desse projeto, próximo dos principais entroncamentos rodoviários da região metropolitana do Rio de Janeiro e da 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., o Outlet Premium Rio de Janeiro é o novo lócus de varejo e entretenimento dessa região, pertencente ao grupo General Shopping e Outlets do Brasil, corporação que mantém 15 shoppings em operação em todo o Brasil, classificados por Shopping Regional e de Vizinhaça, Outlet Center, Shopping Temático e Shopping de Centralidade.

### **Pólo Moveleiro**

- 33 Estabelecido no KM 120 da Rodovia Washington Luís, em Duque de Caxias, nos bairros Jardim Gramacho e Vila São Luís, o Pólo Moveleiro é um tradicional local de venda e

fabricação de móveis residenciais e artigos para decoração, esse conglomerado de lojas destaca-se pela densidade de variedades em um só ambiente, com os mais diferentes designers, casa até para escritório. Oferece diversidade em estilos com acabamentos e texturas diferenciados, entrega em domicílio, e com diversas formas de pagamento. 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, em 29 de Março de 2005, o então Deputado Estadual Pedro Augusto, do ex-PMDB, agora MDB, elabora o projeto de lei n° 2375/2005, institui o pólo moveleiro do estado do Rio de Janeiro e outras atribuições.<sup>2</sup>

- 34 A justificativa do Deputado Pedro Augusto, vice-líder do partido na Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro (ALERJ) foi a seguinte:

A criação do Pólo Moveleiro do Estado do Rio de Janeiro justifica-se em função de que a produção moveleira do Estado do Rio de Janeiro não é suficiente para o consumo local e nem tem planos visando o mercado externo, por outro lado quando adquirimos móveis de outros Estados estamos produzindo empregos lá enquanto a situação de emprego da Região Metropolitana do Rio de Janeiro continua agravada. Investir no Pólo Moveleiro do Estado do Rio de Janeiro, não representará apenas aumento de arrecadação de impostos para o poder público com o incremento da atividade econômica, mas também acesso do consumidor aos fabricantes de móveis, melhorando e estimulando o consumo de bens e serviços aqui produzidos, gerando empregos e atraindo investimentos imprescindíveis para o crescimento da economia do Estado.

- 35 O Polo Moveleiro do Estado do Rio de Janeiro conta com mais de 20 lojas especializadas nos dois sentidos 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 (Contém cinco pisos de mostruário), Felicitá Móveis, Leine Decor, Florenza Interiores, Fernanda Design, Stilo Casa, Dell Anno, Itálínea Móveis Planejados, Personalité, Criar Interiores, Di Fare, Novo Espaço e outras. Contudo, com a crise política e econômica que assola especialmente o estado Rio de Janeiro, essas empresas que já se estabeleceram como um vultuoso ponto de referência para compras, vendas e demonstração de catálogo, atualmente, muitas decretaram falência e fecharam pelas dificuldades que o mercado fluminense se encontra, sem conta com ajuda do governo do estado, essa situação se intensifica mais.

### **Fábrica Nacional de Motores (FNM), Refinaria de Duque de Caxias (Reduc), Polo Gás-Químico.**

- 36 A cidade de Duque de Caxias não possui uma história com a cultura citricultora, em especial devido às condições da topografia local, mesmo assim, durante o processo de emancipação, a cidade recebeu um marco que seria um símbolo de sua história, o qual iria distinguir dos demais municípios limítrofes. Em 1940, por intermédio do Ministério da Viação e Obras Públicas nasce a Fábrica Nacional de Motores (FNM), no distrito de Xerém, empreendimento que estava calcado no projeto nacional desenvolvimentista da época e ela, com toda certeza, foi um dos percussores para a autonomia e instalação do município de Duque de Caxias. As obras principais foram finalizadas em 1945, com a fabricação de motores para aviões médios. Em 1946, apesar da entrega de alguns motores, a empresa ficou responsável pela revisão de motores de aviação, em consequência a entraves técnicos. Contudo, mesmo sendo uma importante peça no processo de industrialização do estado do Rio de Janeiro e da cidade de Duque de

Caxias, em 1967 o empreendimento foi passado para a iniciativa privada. Nos anos 1970, ficou sobre o acordo entre a Alfa Romeo e a Fiat. A FNM deu a Caxias a qualidade de cidade do motor, atributo lembrado até em letras de samba-enredo.

- 37 A Refinaria de Duque de Caxias (Reduc) nasceu da necessidade de autonomia na capacidade de refino do petróleo no Brasil, é claro, desde os anos 1930, com Vargas, três áreas eram traçadas com essenciais para o desenvolvimento industrial, petróleo, siderurgia e energia elétrica. Todavia, o petróleo era fundamental, principalmente pelos avanços do capitalismo moderno, cada vez mais dependentes dessa matriz energética. No Brasil, a iniciativa privada deu o pontapé inicial para o refino, no estado do Rio Grande do Sul, na refinaria Riograndense, em Uruguaiana. Na época, não havia nenhuma legislação sobre o petróleo e nenhum controle sobre o refino, foi a partir do Decreto-Lei nº 395, de 1938, que foi criada o Conselho Nacional de Petróleo, a primeira medida do governo como tentativa de regularização da atividade. Com a descoberta de petróleo em outras áreas, como o estado da Bahia, Amazonas e a ampliação de refino na região sudeste, empresas estrangeiras estavam interessadas nessa atividade, o governo tentou criar obstáculos para o funcionamento de corporações internacionais, principalmente por meio de decretos. À vista disso, o Presidente Getúlio Vargas explicita:

É fora de dúvida, como o demonstra a experiência internacional, que em matéria de petróleo, o controle nacional é imprescindível. O governo e o povo brasileiro desejam a cooperação da iniciativa estrangeira no desenvolvimento econômico do país, mas preferem reservar à iniciativa nacional o campo do petróleo, sabido que a tendência monopolista internacional dessa indústria é de molde a criar focos de atributos entre povos e governos. Fiel, pois, ao espírito nacionalista da vigente legislação do petróleo, será essa empresa genuinamente brasileira, com capital e administração nacionais. (CONSELHO NACIONAL DO PETRÓLEO E A PETRÓLEO BRASILEIRO S.A -PETROBRÁS, 1953, pg. 02)

- 38 O debate acerca do destino do petróleo brasileiro ganhou destaque entre as camadas políticas e populares brasileiras, era impossível desconsiderar ou desprezar essa temática, campanhas como “O petróleo é nosso”, foram fundamentais para a criação do monopólio da exploração, refino e comercialização do “ouro negro”. Em 1951, o poder executivo sugere a criação de um programa de previsão de consumo, responsabilidades sobre o petróleo nacional e a criação de uma empresa estatal incumbida pela atividade petrolífera, a Petrobrás. Essa que tinha em um dos seus objetivos localizar a longo prazo no território brasileiro matéria-prima que garantisse ao Brasil autossuficiência na exploração. A partir do final dos 1950 e início dos anos 1960, a Petrobrás buscou através do Conselho Nacional de Petróleo com o “Plano de Refinarias da Petrobrás”, alavancar seu quantitativo no refino de petróleo com ampliações de refinarias existentes e construção de novas. Contudo, foi apenas no governo de Juscelino Kubitschek, mediante ao Plano de Metas, com metas específicas ao petróleo, que a Refinaria de Duque de Caxias (Reduc) pode finalmente sair do campo das ideias.
- 39 Em 1961, a capacidade instalada da indústria petrolífera em relação ao refino foi superior à demanda, alcançando sua autonomia e que logo, nos anos posteriores, fomentou o desenvolvimento de novas tecnologias de refino e prospecção de petróleo. Um fator interessante na política de implementação das refinarias brasileiras é a concentração espacial, intentou-se construir em locais próximos aos grandes centros de consumidores, especialmente no Centro-Sul, flexibilizando custos, produção e distribuição.

- 40 A implantação da Refinaria de Duque de Caxias (Reduc) pretendeu seguir uma localização privilegiada na costa, que atenderia à zona geoeconômica dos ex-estado da Guanabara, Rio de Janeiro, Espírito Santo e parte de Minas Gerais. Da idealização do projeto até a primeira gasolina refinada se passaram 9 anos. De acordo com COSTA (2009) para entendermos os porquês da instalação é necessário a explicitação desses fatores, que são: 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 as principais regiões industriais e mercado consumidor do país; Boa acessibilidade: Rodovia Washington Luís (Rio-BH), Rodovia Presidente Dutra (Rio-SP) e Avenida Brasil; Facilidade 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 nos distritos 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. Além disso, em alusão a grande quantidade de água utilizada na Refinaria, em 1978, o Sistema Guandu veio para corroborar no processo produtivo da cadeia de petróleo.
- 41 Nos anos que seguiram a Reduc aumentou sua capacidade de refino de petróleo, usando o mais moderno fracionamento de petróleo conhecido, craqueamento catalítico. Em 1972, iniciou-se a produção de lubrificantes, garantindo a produção de mais de 80% do suprimento nacional de óleos básicos. Ela em pouco tempo denotou sua importância na conjuntura nacional petrolífera, destacando-se como a mais complexa refinaria do Brasil.
- 42 Atualmente, a Refinaria de Duque de Caxias (Reduc), segundo a Petrobrás, é uma das maiores do Brasil em capacidade instalada de refino de petróleo. A refinaria, que iniciou sua produção em 1961, ganha cada vez mais destaque no cenário nacional. Com uma logística privilegiada, responsável por 80% da produção de lubrificantes e pelo maior processamento de gás natural do Brasil, ela possui também o maior portfólio de nossos produtos (no total, são 55 produtos processados em 43 unidades). Localizada na Baixada Fluminense, impulsionou o nascimento de um forte polo industrial na região. A Refinaria Duque de Caxias se liga aos Terminais de Ilha d’água, Ilha Redonda, Angra dos Reis, Cabiúnas, Campos Elíseos, Volta Redonda. Está interligada, também, à Refinaria Gabriel Passos (REGAP), em Betim (MG), e à Refinaria Henrique Lage (Revap), em São José dos Campos (SP). Características técnicas são a área total de 13km<sup>2</sup>, área construída de 9km<sup>2</sup>, com 43 unidades de processos e 55 produtos. Seus principais produtos são óleo diesel, gasolina, querosene de aviação (QAV), asfalto, nafta petroquímica, gases petroquímicos (etano, propano e propeno), parafinas, lubrificantes, GLP, coque, enxofre. A refinaria abastece todo o Estado do Rio de Janeiro, parte de Minas Gerais e, por cabotagem (navios), Espírito Santo e o Rio Grande do Sul. O produto brasileiro também atravessa fronteiras, chegando aos seguintes países: Estados Unidos, Peru, Uruguai, Argentina, Chile e Colômbia.
- 43 Na primeira metade dos anos 2000, utilizando-se da proximidade com a consolidada Refinaria de Duque de Caxias (Reduc), o governo do estado do Rio de Janeiro inaugurou o maior complexo petroquímico da América Latina, a Rio Polímeros (Riopol), depois de 20 anos de projeto. Segundo o BNDES e o portal de notícias UOL (2005)<sup>3</sup>, irá fabricar 540

mil toneladas de polietileno por ano a partir da produção anual de 510 mil toneladas de eteno, e receberá investimentos de US\$ 1,1 bilhão. A unidade, que tem como sócios a Unipar (33,3%), a Suzano (33,3%) a Petroquímica (16,7%) e a BNDESPAR (16,7%), conta com um potencial de geração de cerca de 17,5 mil empregos ao longo da cadeia e será o único complexo petroquímico integrado do País. Ou seja, reunirá a produção da primeira e a segunda geração, o eteno e o polietileno, em uma mesma unidade e será uma das maiores do mundo, criando um eixo de desenvolvimento para o Estado do Rio. Ao entrar em operação, a empresa será responsável pela manutenção de 350 empregos diretos e 190 indiretos. Durante as obras, o número de empregados atingiu sete mil. O complexo vai fornecer matéria-prima para a cadeia de transformados de plásticos, que gera 1 emprego para cerca de 20 toneladas transformadas. Além disso, o complexo fluminense será o primeiro do setor a utilizar o gás natural, fornecido pela Petrobras e extraído da Bacia de Campos, como matéria-prima, uma vez que os demais polos petroquímicos - da Bahia, de São Paulo e do Rio Grande do Sul - usam a nafta como insumo básico.

## Considerações Finais

- 44 Mediante todo arcabouço explicitado durante o artigo podemos perceber o processo de revitalização econômica, política e social que Duque de Caxias passou e como uma infraestrutura de movimento, interação espacial e logística, que é a Rodovia Washington Luís (BR-040) foi e continua sendo de extrema relevância para o terceiro município mais importante economicamente do estado do Rio de Janeiro.
- 45 A rodovia está sob à égide da construção política, urbana e industrial da cidade, apresenta-se como um cartão postal para investimentos, mercadorias, empreendimentos e capital. Sua proximidade com a capital fluminense contribuiu para sua ocupação e desenvolvimento, através da linha férrea, que cruza todo o município, a rodovia e as obras de saneamento e reordenamento sanitário, porém, foi devido a sua posição privilegiada, diminuição dos níveis de violência institucionalizada por grupos paramilitares locais, aumento dos investimentos públicos, abertura de infraestrutura de circulação de acesso ao capital e ao restante do estado corroborou para a atração de novos atores para a paisagem da cidade e da rodovia.
- 46 Em tempos de mundialização do capital, globalização econômica, empresas globais e acumulação flexível, o espaço geográfico torna-se, agora mais do que nunca, um elemento estratégico para empresas e para o processo de reprodução ampliada do capital. Ou seja, como OLIVEIRA (2003) explica:
- As mudanças decorrentes do processo de produção flexível, que associam a realizações do controle técnico financeiro a partir dos centros urbanos à localização das atividades produtivas em áreas menos adensadas, em geral fora das metrópoles, atualmente, são, portanto, indutoras de novas espacialidades. São também delineadoras de novas regiões, cujas delimitações são submetidas a novas relações sociais, econômicas e políticas, as novas bases tecnológicas no seu interior, bem como as novas articulações e relações de forças externas com os setores locais. (OLIVEIRA, 2003, Pg. 40)
- 47 Portanto, a inserção de novos atores no arranjo econômico local qualifica a expertise da logística como um método, planejamento e gestão, e os sistemas de movimentos, em especial, as redes técnicas como infraestrutura de transporte reverberando para o processo de reestruturação territorial produtiva em um traçado que perpassa o

- município em sua totalidade, preconiza suas rugosidades e aclama sobre sua perspectiva.
- 48 ABREU, M. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Instituto Pereira Passos, 1987.
- 49 ALVES, José Claudio. *Dos barões ao Extermínio: uma história de violência na Baixada Fluminense*. Duque de Caxias: APPH CLIO, 2003.
- 50 Conselho Nacional do Petróleo e a Petróleo Brasileiro S.A. (Petrobrás). Disponível em: <[http://exposicao60anos.agenciapetrobras.com.br/imagens/homemomentos/1950/momento1/arquivos-relacionados/Anexo-momento-1-1953\\_Conselho-Nacional-do-Petroleo-e-a-Petroleo-Brasileiro-S.A.-Petrobras.pdf](http://exposicao60anos.agenciapetrobras.com.br/imagens/homemomentos/1950/momento1/arquivos-relacionados/Anexo-momento-1-1953_Conselho-Nacional-do-Petroleo-e-a-Petroleo-Brasileiro-S.A.-Petrobras.pdf)>. Acesso em: 14 de abril de 2019.
- 51 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*. Tese, PPGH-UFF, 2009.
- 52 ENNE, Ana Lúcia Silva. A “redescoberta” da Baixada Fluminense: Reflexões sobre as construções narrativas midiáticas e as concepções acerca de um território físico e simbólico. *Pragmatizes - Revista Latino Americana de estudos em Cultura*, ano 3, nº 4, p. 6-27, março 2013.
- 53 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).
- 54 OLIVEIRA, Floriano José Godinho de. *Reestruturação Produtiva e Regionalização da Economia no Território Fluminense*. Universidade de São Paulo, Tese, São Paulo, 2003.
- 55 OLIVEIRA, Leandro dias; ROCHA, André Santos. Desenvolvimento, Reestruturação produtiva, e economia espacial: o processo de ordenamento territorial no oeste metropolitano fluminense. In. *Anais do XIII Simpósio de Geografia Urbana, Rio de Janeiro/ UERJ*, 2013. Disponível em: < [http://www.simpurb2013.com.br/wpcontent/uploads/2013/11/GT13\\_Leandro.pdf](http://www.simpurb2013.com.br/wpcontent/uploads/2013/11/GT13_Leandro.pdf)> data do acesso: 10/03/2019
- 56 Rio Polímeros a ser inaugurado amanhã, recebe financiamento de R\$ 680 milhões do BNDES. Disponível em: < [https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/imprensa/noticias/conteudo/20050622\\_not154\\_05](https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/imprensa/noticias/conteudo/20050622_not154_05)> Acesso em: 14 de abril de 2019.
- 57 ROCHA, André Santos da. “As representações ideais de um território”: dinâmica econômica e política, agentes e a produção de sentidos na apropriação territorial da Baixada Fluminense. 2014.
- 58 RODRIGUES, André Luiz Teodoro. *Duque de Caxias: novos e velhos desafios em questão*. ESPAÇO E ECONOMIA, v. 10, p. 1-8, 2017.
- 59 SANTANA, Thiago Coutinho. *A trajetória do bairro Jardim Primavera: Do sonho elitista à realidade popular*. *Revista Geo-Paisagem*, 2010. Disponível em: [www.feth.ggf.br/Cintra.htm](http://www.feth.ggf.br/Cintra.htm)
- 60 SANTOS, Milton e SILVEIRA, María Laura. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro: RECORD, 2001.
- 61 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.



- 62 SIMÕES, Manoel Ricardo. *A cidade Estilhaçada - reestruturação econômica e emancipações municipais na Baixada Fluminense*. 2006.
- 63 TENREIRO, André (Org.). *Duque de Caxias - A geografia de um espaço desigual*. Nova Iguaçu, RJ: Entorno, 2015. 176 p.
- 

## NOTAS

1. Segundo Milton Santos e Maria Laura Silveira (2001): “Chamaremos espaços luminosos aqueles que mais acumulam densidade técnicas e informacionais, ficando assim mais aptos a atrair atividades com maior conteúdo em capital, tecnologia e organização. Por oposição, os subespaços onde tais características estão ausentes seriam os espaços opacos”.

2. **Art. 1º** - Fica instituído, em caráter permanente, o Pólo Moveleiro do Estado do Rio de Janeiro com sede no Município de Duque de Caxias. **Art. 2º** - São objetivos do Pólo: **I** - promover a articulação e o intercâmbio das ações do Poder Público e da iniciativa privada, nas áreas de ciência, pesquisa e tecnologia, aplicadas às atividades Moveleiras; **II** - incentivar o desenvolvimento científico, a pesquisa e a capacitação tecnológica das atividades direta ou indiretamente ligadas às atividades Moveleiras, visando, sobretudo, ao incremento do sistema produtivo Moveleiro; **III** - incentivar, através de incubadoras de empresas, a criação de indústrias não poluentes que agreguem valor tecnológico aos produtos Moveleiros para consumo do mercado fluminense e para exportação; **IV** - gerar empregos e promover o desenvolvimento de mão-de-obra para as atividades Moveleiras, através de programas de capacitação permanente para trabalhadores da região; **V** - compatibilizar o desenvolvimento das indústrias Moveleiras regionais com o aproveitamento racional e não predatório dos recursos naturais e com a preservação e a recuperação do meio ambiente. **Art. 3º** - As despesas decorrentes da execução desta lei correrão à conta das dotações orçamentárias próprias. **Art. 4º** - O Poder Executivo Estadual fica autorizado a firmar convênio de cooperação técnica com o Município de Duque de Caxias objetivando a implementação do Pólo Moveleiro do Estado do Rio de Janeiro. **Art. 5º** - Poderá o Poder Executivo estabelecer incentivos fiscais visando estimular o desenvolvimento da atividade Moveleiro do Estado do Rio de Janeiro, nos termos da Lei nº4188, de 29 de setembro de 2003. **Art. 6º** - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

3. “Riopol entra em operação em julho depois de 20 anos de projeto.” Manchete do canal de notícias UOL do dia 22/06/2005. Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/ultnot/reuters/2005/06/22/ult29u41315.jhtm>

---

## RESUMOS

A Rodovia Washington Luís (BR-040), também conhecida como Rio-Petrópolis liga a cidade do Rio de Janeiro a Petrópolis. Sua concepção era diminuir o tempo de viagem entre essas duas cidades e

---

ser um corredor de deslocamento de pessoas, mercadorias e capitais. Contudo, essa auto-estrada não se restringiu a esses objetivos. A BR interviu diretamente na dinâmica de ocupação da cidade de Duque de Caxias, na reestruturação territorial-productiva local com atração de grandes empresas e processos de desestatização, deslocamento da Prefeitura Municipal para o centro geográfico do ente federativo, novos espaços de consumo e transição do estigma de região de região perigosa, no caso a Baixada Fluminense.

L'autoroute Washington-Louis (BR-040), également connue sous le nom de Rio-Petrópolis, relie la ville de Rio de Janeiro à Petrópolis. Sa conception visait à réduire le temps de trajet entre ces deux villes et à constituer un couloir de déplacement de personnes, de marchandises et de capitales. Cependant, cette autoroute n'était pas limitée à ces objectifs. Le BR est intervenu directement dans la dynamique d'occupation de Duque de Caxias, dans la restructuration territoriale locale-productive avec l'attraction de grandes entreprises et les processus de privatisation, le déplacement de la municipalité vers le centre géographique de l'entité fédérative, de nouveaux espaces de consommation et la transition du stigmate de la région dangereuse, dans le cas de Baixada Fluminense.

La autopista Washington Luís (BR-040), también conocida como Rio-Petrópolis, conecta la ciudad de Río de Janeiro con Petrópolis. Su concepción era disminuir el tiempo de viaje entre estas dos ciudades y ser un corredor de desplazamiento de personas, mercancías y capitales. Sin embargo, esta autopista no estaba restringida a estos objetivos. La BR intervino directamente en la dinámica de ocupación de Duque de Caxias, en la reestructuración local territorial-productiva con atracción de grandes empresas y procesos de privatización, desplazamiento del Municipio al centro geográfico de la entidad federativa, nuevos espacios de consumo y transición del estigma de La región más peligrosa, en el caso de Baixada Fluminense.

The Washington Luís Highway (BR-040), also known as Rio-Petrópolis, connects the city of Rio de Janeiro to Petrópolis. Its conception was to decrease the time of travel between these two cities and to be a corridor of displacement of people, merchandise and capitals. However, this freeway was not restricted to these objectives. The BR intervened directly in the dynamics of occupation of Duque de Caxias, in the local territorial-productive restructuring with attraction of large companies and processes of privatization, displacement of the Municipality to the geographic center of the federative entity, new spaces of consumption and transition of the stigma of the most dangerous region, in the case of Baixada Fluminense.

## ÍNDICE

**Keywords:** Washington Luís (BR-040), Duque de Caxias, Productive Territorial Reconstruction.

**Palavras-chave:** Rodovia Washington Luís (BR-040), Duque de Caxias, Reestruturação Territorial-Productiva.

**Mots-clés:** Autoroute Washington Luis (BR-040), Duque de Caxias, Restructuration Territoriale-Productive.

**Palabras claves:** Washington Luis Autopista (BR-040), Duque de Caxias, Reestructuración Territorial-Productiva.

## AUTOR

### **ANDRÉ LUIZ TEODORO RODRIGUES**

Licenciando em Geografia pela UFRRJ - Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, *campus* Seropédica. Bolsista do Programa Residência Pedagógica da CAPES – Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior. Membro do Grupo de Pesquisa Reestruturação Econômica-Espacial Contemporânea, coordenado pelo Prof. Leandro Dias de Oliveira, vinculado ao LAGEP - Laboratório de Geografia Econômica e Política, desenvolvendo pesquisa no campo da Geografia Econômica, especialmente sobre a reestruturação urbano-produtiva da Rodovia Washington Luís (BR-040) - Duque de Caxias / RJ. E-mail: andre.rodrigues16@live.com.