



ROMPIMENTO DO TRADICIONALISMO: OBSERVAÇÕES ACERCA DAS MUDANÇAS ECONÔMICAS E ESPACIAIS DE DUQUE DE CAXIAS/RJ

André Luiz Teodoro Rodrigues ¹

RESUMO

O objetivo primordial deste trabalho é 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. A concepção dessa localidade era entendida 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. Contudo, o município ressignificou o seu papel de incumbência. As investigações que tematizam o estudo acerca da cidade de Duque de Caxias corroboram para ilustrar 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 trinta municípios mais ricos do Brasil.

Palavras-chave: Duque de Caxias, industrialização, reestruturação produtiva.

ABSTRACT

The main objective of this paper is to understand- from the perspective of economic geography - the beginning of the industrialization process, which happened in the municipality, it is attenuation in the degree of importance in the municipal economy and the new productive dynamics, enterprises in the trade and service sectors. The conception of this locality was understood only to be an area of passage, itinerary, connection between the capital of Brazil, Rio de Janeiro (1763-1960) until the interior of the country, in particular the state of Minas Gerais (MG) in the period of the auriferous economy and soon after, the city of Petrópolis, in the Serrana region, in the 20th century. However, the municipality re-signified it is an incumbent role. The investigations that thematize the study about the city of Duque de Caxias corroborate to illustrate 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 thirty richest municipalities in Brazil.

Keywords: Duque de Caxias, industrialization, productive restructuring.

¹ Mestrando em Geografia pelo Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (PPGGEO-UFRRJ). E-mail de contato: andre.rodrigues16@live.com



Introdução

A área 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. 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 apresentava². A conjuntura histórica dessas freguesias, vilas, distritos e municípios pretéritos foram de suma importância para entendermos as particularidades que se exibem na contemporaneidade.

As infraestruturas de mobilidade foram 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, intervíram 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. Perspectiva 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

² 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: “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 os desbravadores. Ao longo de suas margens é que se foram alinhando engenhos e fazendas e por eles é que descia para o Rio de Janeiro a produção agrícola do recôncavo.”



peculiaridade fabril. Na década de 1940, a Fábrica Nacional de Motores (FNM) será um dos baluartes, concomitantes com a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) e Companhia Hidrelétrica do São Francisco (Chesf) do processo de industrialização brasileira. Além disso, empreendimentos como a Refinaria de Duque de Caxias (Reduc) e Fábrica de Borracha (Fabor) nos anos de 1960 ratificaram a vocação industrial, reverberando na construção de uma história singular, mediante aos empreendimentos. A constituição do município de Duque de Caxias/RJ a partir de 1943, só foi possível em razão de uma soma de fatores, 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 citrícola. Condição impensável para as terras baixas e alagadiças da antiga Merity, cujo nem mesmo salubridade garantia a permanência dos residentes nesse distrito.

Em contraste aos municípios limítrofes que detinham uma expertise para as atividades que envolviam a agricultura, principalmente a citricultura. Algo que 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 possui as chaminés de fracionamento de petróleo da Refinaria de Duque de Caxias (Reduc) na sua bandeira e no seu brasão. Independente 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, Iguaçu, os locais se desenvolveram de maneira dissemelhante.

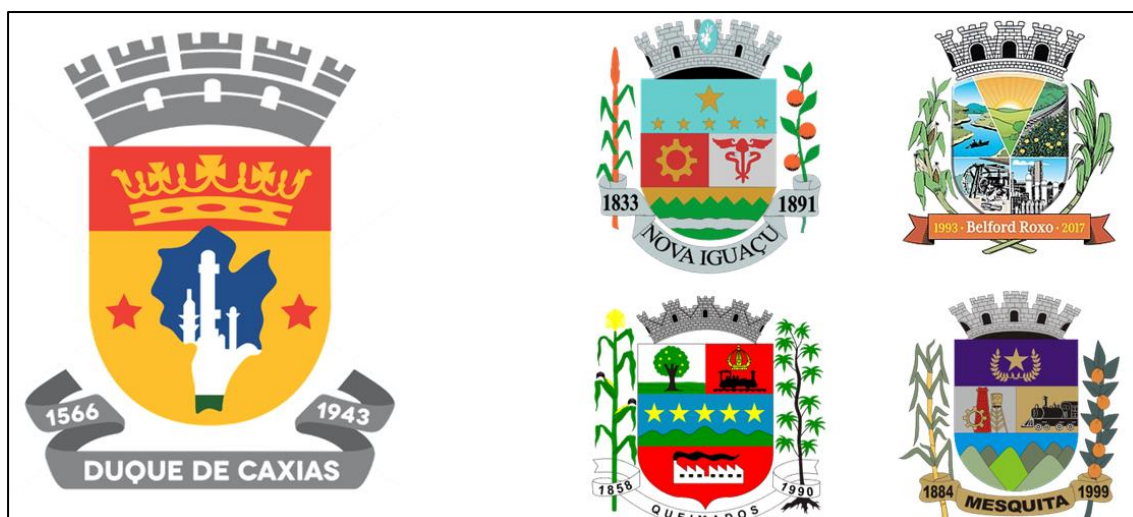




Imagem 01: Brasões dos municípios de Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Mesquita, Queimados, Belford Roxo. Disponível em:

<https://www.mbi.com.br/mbi/biblioteca/simbolopedia/municipios-estado-rio-de-janeiro-br/>. Acesso em: 15 de outubro de 2021.

Duque de Caxias também está localizada em uma região denominada Baixada Fluminense, ambiente que compreende 13 municípios do estado do Rio de Janeiro e 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 com o estereótipo “pinga-sangue” durante os anos 1970, 1980 e 1990.

A partir do final dos anos 1990 e início dos anos 2000, um novo contexto é concebido nessa região, com grande visibilidade do 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”. Porém, muitas desses atributos sofreram modificações.

Investimentos do Estado e da iniciativa privada, obras de fomento à infraestrutura, abertura de empreendimentos dos mais variados segmentos, 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, houve uma grande diversificação das atividades produtivas, principalmente nas áreas de comércio, serviços e da administração pública, reorientação econômica territorial mediante o plano diretor municipal e 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”³ (LEFEVBRE, 2008 [1968]). A constituição da cidade está inserida sob à égide da produção do espaço, cujo 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, o que seria “o ápice do processo de internacionalização do mundo capitalista” (SANTOS, 2000, p.12), além disso, alguns fatores corroboram para a globalização contemporânea, a unicidade técnica, a convergência de momentos, a cognoscibilidade do planeta e o motor único na história, a mais-valia globalizada.

³ 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. 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)



Novas especialidades e pressupostos são idealizados, o sistema que vigora se reconstrói e reinventa, uma palavra que é constantemente utilizada para sintetizar esse momento, “reestruturação”. Ela remete a algo que deve apresentar uma mudança significativa ou alternância de comportamento a ordem vigente. Pois, um pressuposto 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 adéquam ao novo cenário existente, atenta-se a 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 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 km² de unidade territorial, terceira maior população do estado, segundo maior Produto Interno Bruto (PIB), grande diversificação de suas atividades econômica, inserido efetivamente no capitalismo contemporâneo mundial. Inclusive, realizando acordos com nações estrangeiras, em especial a China. Fenômenos como a industrialização, urbanização, reestruturação produtiva, globalização corroboram para evidenciar as modificações no território caxiense, em todos os seus distritos - Duque de Caxias (1°), Campos Elíseos (2°), Imbariê (3°) e Xerém (4°) - e esferas de incumbência. Há um novo panorama de 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 ajudam a compreender esse espaço plural que possui grande importância no cenário local, regional e nacional.



Mapa 01: Localização dos Distritos do Município de Duque de Caxias/RJ –
Fonte: IBGE (2018), DNIT 2018

A transição do “Motor” para os “Serviços/Comércio”

A industrialização é o motor das transformações na sociedade, responsável por caracterizar a sociedade moderna (LEFEVBRE, 1968). É indutora e consequentemente 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 onde 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).

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, algumas etapas são emblemáticas que representam um cisma na temporalidade e eventualmente ilustram 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 2ª Guerra Mundial, a díade Fordismo/Keynesianismo possibilitou ao capitalismo seu período mais notório e estável da história.

E de certa maneira, 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). Inicialmente, concebida como uma fábrica para construção de motores para aviões, logo depois, passou a fabricar caminhões (FNM-D-7300) em 1949, após negociação e aprovação dos direitos de produção com a empresa italiana *Isotta*



Fraschini e a *Alfa Romeo*, que assumiu o controle da primeira. Em 1968, a *Alfa Romeo*, comprou do Governo Militar através de sua privatização.

Além da Fábrica Nacional de Motores (FNM), um outro empreendimento que corroborou e ainda é uma realidade no contexto urbano/econômico do município de Duque de Caxias/RJ é a Refinaria de Duque de Caxias (REDUC). 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 Petrobrás levou em conta alguns fatores importantes para a constituição de um projeto de porte. São eles: Excelente acessibilidade logística, mediante as rodovias Washington Luís (BR-040), Rodovia Presidente Dutra (BR-116) e Avenida Brasil; Facilidade no escoamento do produto ao longo do territorial brasileiro; Excelente oferta de recursos hídricos, através dos rios limítrofes; Proximidade com os principais mercados consumidores do país; Significativo terreno disponível, cerca 13.000 m² para a instalação (COSTA, 2009). Atualmente, a REDUC é uma das maiores refinarias em capacidade instalada, detém 80% da produção de lubrificantes, o maior portfólio dos produtos da Petrobrás, ao todo 55, e é a maior processadora de gás natural do Brasil (PETROBRÁS, 2021).

A REDUC possibilitou a atração de outras indústrias do mesmo ramo, acarretando em uma economia de aglomeração no bairro de Campos Elíseos, no 2º Distrito. São mais 30 empresas que juntas compõem o Polo Petroquímico de Duque de Caxias (FIRJAN, 2020) e cerca 9 mil pessoas trabalham nesse perímetro. Aliás, fora a REDUC e PPDC, ainda existe o Polo Gás Químico RIOPOL (Rio Polímeros), inaugurado em 2005, como o maior complexo gás-químico integrado da América Latina. Nesse momento, a Rio Polímeros (RIOPOL) pertence a Braskem S.A. desde 2010, através da incorporação de ações da Quattor Participações S.A.

Contudo, apesar de toda a infraestrutura voltada para a indústria de transformação a datar dos anos 1940, o setor perdeu protagonismo, até porque a economia de um município que possui mais 900 mil habitantes (IBGE, 2021) deve apresentar uma diversificação em suas atividades econômicas. Caxias nos anos 1940 e 1950 recebeu um grande fluxo de habitantes, sejam eles oriundos de dentro ou fora do estado do RJ. Alguns fatores seriam pelas obras de saneamento realizadas nos anos 1930 pelo DNOS, eletrificação da Estrada de Ferro Central do Brasil, abertura de infraestruturas de mobilidade urbana e instituição de tarifa única em todos o sistema



ferroviário do Rio de Janeiro (ABREU, 1986). O mercado imobiliário se aproveitou dessas condições para incentivar a ocupação dessas áreas. Uma característica comum, “cidades-dormitórios”, ambientes utilizados pelos trabalhadores apenas para dormir ou aos finais de semana, já que os empregos se concentravam na capital.

A partir dos anos 1990, esse panorama muda significativamente, já que muitos investimentos e empreendimentos começam a se instalar em cidades da Baixada Fluminense, como Duque de Caxias e Nova Iguaçu. Houve uma reestruturação econômica, pois o capitalismo, a todo momento, busca novas áreas para sua expansão. É nesse momento que Duque de Caxias apresenta significativo destaque produtivo, *shopping centers*, empresas de atacado e varejo, distribuidoras logísticas, aglomerados de produção e venda de têxteis, polo moveleiro, concomitante a posição estratégica do município aos principais mercados consumidores do Brasil através das rodovias. 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, é atualmente apresentada como o cerne de grandes fluxos de expansão econômica (RODRIGUES, 2019).

Desta maneira, as informações do estudo sobre o Produto Interno Bruto dos Municípios no ano de 2018, divulgado em dezembro de 2020, do Centro Estadual de Estatísticas, Pesquisas e Formação de Servidores Públicos do Rio de Janeiro (CEPERJ), evidenciam a economia caxiense configurando na 2º colocação no estado, atrás apenas da capital, arrecadando no ano de 2018, R\$ 41.595.845.000, cerca de 5,5 % do PIB do estado. No setor industrial, Duque de Caxias estava na segunda colocação desde 2017, contudo, obteve queda na participação, e hoje se encontra na 5º colocação com R\$ 8.997.788.000 cerca de 6,0%, ficando atrás das cidades do Rio de Janeiro, Maricá, Niterói e Campos dos Goytacazes.

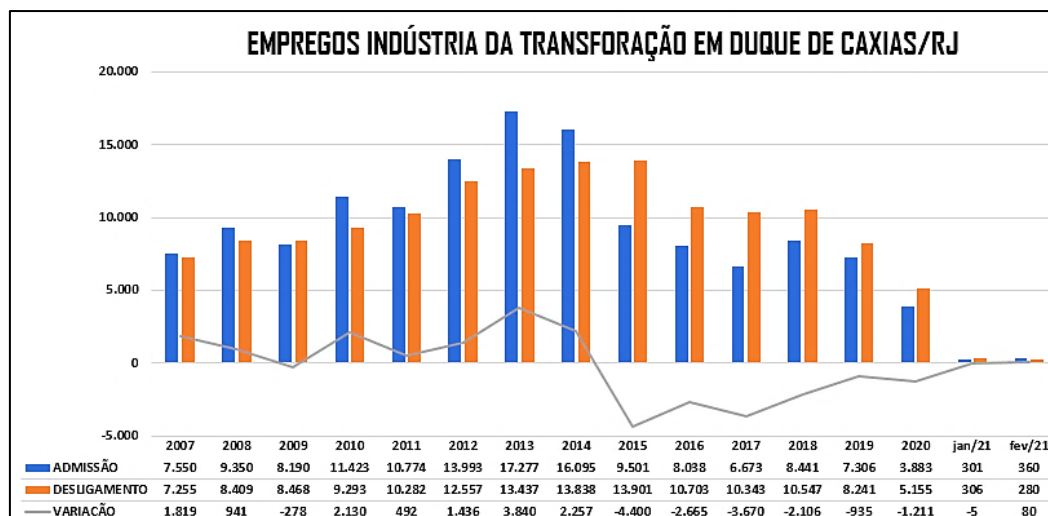
Já o setor de serviços, é o principal segmento econômico da cidade de Duque de Caxias/RJ, mantém a segunda colocação desde 2013, representando 5,8% do PIB estadual do setor de serviços, cerca de R\$ 20.229.370.000. Portanto, apesar de Duque de Caxias ainda apresentar uma significativa importância industrial, o atual momento é de uma inflexão e encerramento de algumas atividades no setor de transformação. O encerramento das atividades da Marcopolo, empresa esta que funcionou no local da “Fenemê”, ilustra um ambiente de incerteza da “cidade do motor” se consolidar a cidade “business”.



Assimilar as individualidades dessa cidade é de suma relevância para a conjuntura metropolitana fluminense. Por intermédio de todo arcabouço explicitado durante o trabalho, podemos perceber o processo de revitalização econômica, política e social que Duque de Caxias passou, com desdobramentos para além dos seus limites municipais. Há espaços de destaque para a congregação e interlocução dos negócios. Conseguimos elencar, de preferência, 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) como locais privilegiados. Aglutina-se a aptidão logística e a fluidez do capital. Apesar de toda conjuntura externa, crises políticas em escala estadual e federal, o município de Duque de Caxias possui uma autonomia que influencia sua realidade econômica e política.

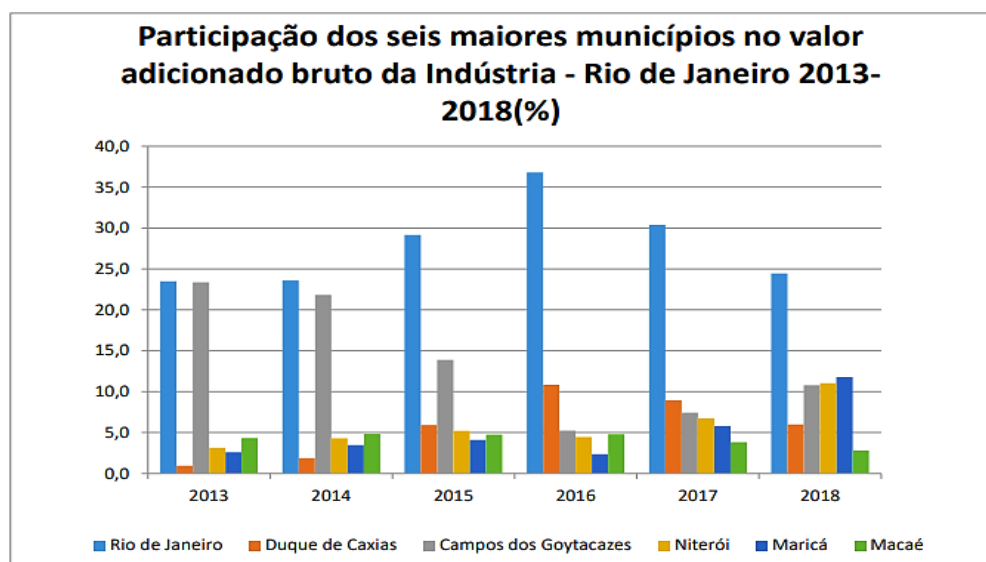
Considerações Finais

É evidente que a cidade de Duque de Caxias conseguiu romper com um signo que estava em sua concepção desde a emancipação em 1943, a vocação industrial. Os empreendimentos como a Fábrica Nacional de Motores (FNM), Refinaria de Duque de Caxias (Reduc) e Fábrica de Borracha (Fabor) legitimaram esse papel, contudo, os novos investimentos nos setores de comércio, serviços, empreendimentos imobiliários a datar do início dos anos 2000 e a grave crise econômica e política a partir do ano de 2016, que atingiu com agressividade o ramo de infraestrutura e indústria, é percebido que esse segmento não possuía mais o protagonismo das atividades econômicas. Principalmente, se levarmos em consideração o fechamento da empresa que assumiu a antiga estrutura da FNM, no distrito de Xerém, a Marcopolo, que encerrou suas atividades no município caxiense no ano de 2020. Além disso, através de dados extraídos pelo INSPER/CAGED e o NOVO CAGED é atestado a queda na categoria de “Indústria da Transformação” em Duque de Caxias/RJ.



Fonte: ISPER/CAGED (2007-2019) e NOVO CAGED (2020,2021)

Aliás, outra fonte de informação interessante que ratifica a mudança de perspectiva no município é o gráfico feito pela Fundação Centro Estadual de Estatísticas, Pesquisas e Formação de Servidores Públicos do Rio de Janeiro (CEPERJ), no estudo intitulado como Produto Interno Bruto dos Municípios. Há uma queda na participação industrial de Duque de Caxias/RJ nos últimos anos, como mostra o gráfico.



Fonte: CEPERJ (2013-2018)



Desta maneira, por meio dos gráficos elucidados, conseguimos perceber uma mudança no perfil econômico do município de Duque de Caxias/RJ. A categoria da indústria de transformação se tornou antagonista em comparação com outros setores produtivos, principalmente os que estão inseridos nas atividades de comércio e serviços. No território caxiense, as atividades se concentram em perímetros específicos que se beneficiam das condições logísticas, do grande contingente populacional, das infraestruturas de mobilidade e das economias de aglomeração. Desta forma, áreas que perpassam a principais rodovias no município, como a rodovia Washington Luís (BR-040), Avenida Governador Leonel de Moura Brizola (RJ-101), Rodovia Raphael de Almeida Magalhães (BR-493), popularmente conhecida por Arco Metropolitano serão os polarizadores da atividade econômicas, políticas e sociais deste município.

Referências Bibliográficas

ABREU, Maurício. **Evolução urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, RJ: Instituto Pereira Passos, 1987.

ALVES, José Claudio. **Dos barões ao Extermínio: uma história de violência na Baixada Fluminense**. Duque de Caxias: 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>

CAGED/PERFIL DO MUNICÍPIO. MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO, Brasil, 15 de outubro de 2021. Disponível em: https://bi.mte.gov.br/bgcaged/caged_perfil_municipio/index.php. Acesso em: 15 de outubro de 2021.

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**. 2009.

HARVEY, D. **A condição pós-moderna**. São Paulo: Edições Loyola, 1992.

_____. **O Neoliberalismo: História e Implicações**. São Paulo, Edições Loyola, 2008.

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



LENCIONE, Sandra. **Metrópole, metropolização e regionalização**/Sandra Lencione.- 1. Ed.-Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2017.267p

OLIVEIRA, Floriano José Godinho de. **Reestruturação Produtiva e Regionalização da Economia no Território Fluminense**. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.

PAINEL DE INFORMAÇÕES DO NOVO CAGED. NOVO CAGED, Brasil, 15 de outubro de 2021. Disponível em: <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiNWl5NWl0ODEtYmZiYy00Mjg3LTkzNWUtY2UyYjIwMDE1YWI2IiwidCI6IjNlYzkyOTY5LTVhNTEtNGYxOC04YWM5LWVmOThmYmFmYTk3OCJ9>. Acesso em: 15 de outubro de 2021.

PRODUTO INTERNO BRUTO DOS MUNICÍPIOS. CEPERJ, Rio de Janeiro, 01 de dezembro de 2020. Disponível em: [http://arquivos.proderj.rj.gov.br/sefaz_ceperj_imagens/Admin/Uploads/PIB-MUICIPIOS-DEZ-2020_\(1\).pdf](http://arquivos.proderj.rj.gov.br/sefaz_ceperj_imagens/Admin/Uploads/PIB-MUICIPIOS-DEZ-2020_(1).pdf). Acesso em: 25 de outubro de 2021.

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.

RODRIGUES, André Luiz Teodoro. 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. Disponível em: <http://journals.openedition.org/espacoeconomia/7245>; DOI: <https://doi.org/10.4000/espacoeconomia.7245>.

_____. REESIGNIFICAÇÃO DO MUNICÍPIO DE DUQUE DE CAXIAS E DA RODOVIA WASHINGTON LUÍS (BR-040): UMA ANÁLISE SOBRE A REESTRUTURAÇÃO URBANA, ECONÔMICA E POLÍTICA. Anais do XVI Simpósio Nacional de Geografia Urbana-XVI SIMPURB, v. 1, p. 78-97, 2019. Disponível em: <https://periodicos.ufes.br/simpurb2019/article/view/26271>

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. São Paulo : Record, 2000.

_____. **A Natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: EDUSP, 1996.

SIMÕES, Manoel Ricardo. **A cidade Estilhaçada – reestruturação econômica e emancipações municipais na Baixada Fluminense**. Programa de Pós-Graduação em Geografia UFF. (tese de doutorado), 2006.

SOJA, Edward. **Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica**. Rio de Janeiro : Jorge Zahar Editor, 1993.

SOUZA, MarluCIA Santos de. **Escavando o Passado da Cidade de Duque de Caxias**. Niterói: Dissertação de Mestrado, 2002.

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