

REESIGNIFICAÇÃO DO MUNICÍPIO DE DUQUE DE CAXIAS E DA RODOVIA WASHINGTON LUÍS (BR-040): UMA ANÁLISE SOBRE A REESTRUTURAÇÃO URBANA, ECONÔMICA E POLÍTICA

André Luiz Teodoro Rodrigues¹
Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ)
andre.rodrigues16@live.com

RESUMO: A concepção da Rodovia Washington Luís (BR-040), também conhecida como Rio-Petrópolis, que liga a cidade do Rio de Janeiro a cidade imperial, Petrópolis, era essencialmente diminuir o tempo de viagem entre essas duas cidades e ser um corredor de deslocamento de pessoas, mercadorias e capitais. Contudo, essa autoestrada não se restringiu a esses objetivos, Caxias escreveu sua história com o auxílio dessa infraestrutura de mobilidade, a BR interviu diretamente na dinâmica de ocupação da cidade de Duque de Caxias, na reestruturação territorial-produtiva 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 mais perigosa do planeta, no caso a Baixada Fluminense.

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

GT-1: Reestruturação urbana e econômica na produção do espaço: agentes e processos.

1 INTRODUÇÃO

O município de Duque de Caxias está situado no estado do Rio de Janeiro, na região denominada de Baixada Fluminense. A cidade abriga atualmente mais de

¹ 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, 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.

novecentos mil de habitantes em seus 465 km². Seus limites estendem-se, atualmente, aos 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, Sarapuí e Estrela. O município é dividido em quatro distritos: 1º- Duque de Caxias, 2º- Campos Elíseos, 3º- Imbariê, 4º- Xerém. Em cumprimento à Lei Orgânica, a sede municipal, que se encontrava no 1º distrito, foi transferida, a partir de 29 de maio de 1991, para o 2º distrito.

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.

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 por meio da Fábrica Nacional de Motores (FNM), nos anos de 1930, posteriormente com a 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, atualmente é apresentada como o cerne de grandes fluxos de expansão econômica. O propósito do artigo 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.

O objetivo central desta trabalho é exibir as modificações que tanto o município de Duque de Caxias e a Rodovia Washington Luís (BR-040) tiveram ao longo dos anos, desde a construção da Estrada de Ferro Leopoldina, elaborações das comissões federais de saneamento, inauguração da Rodovia Rio-Petrópolis, implantação da Fábrica Nacional de Motores (FNM) na década de 1940, emancipação de Caxias do município de Nova

Iguaçu em 1943, abertura da nova variante da Rodovia Rio-Petrópolis, instalação da Refinaria de Duque de Caxias (REDUC), aumento significativo da população no território e inserção de novos empreendimentos de consumo, entretenimento, logísticos, empresariais, hoteleiros e investimentos nos mais diversos ramos da economia, majoritariamente na indústria de transformação, petroquímica e atividades comerciais.

Este trabalho, metodologicamente, está baseado nas seguintes obras, ABREU (1987), ALVES (2003), SIMÕES (2006), COSTA (2009), ENNE (2013), ROCHA (2014), esses estudiosos majoritariamente abordam a Baixada Fluminense, oferecem abundantes informações e referências acerca de sua virtuosa e magnífica história, sendo que alguns destes, possuem como objeto de estudo o município de Duque de Caxias. No que se refere ao processo de reestruturação produtiva, citaremos os autores SOJA (1993), OLIVEIRA (2003) e OLIVEIRA (2013). Além disso, HARVEY (1992; 2009) e SANTOS (2001) corroboram para uma elucidação a respeito dos processos de mudança econômico-produtivas e políticas no cenário mundial, principalmente com explicações sobre a transição do fordismo-keynesianismo para a acumulação flexível concomitante aos postulados e práticas neoliberais, fora isso, ao fenômeno da globalização. Compreender as alterações de redes e hierarquias urbanas ocorridas no Brasil durante a década de 1980 e 1990 é de suma relevância, desta forma, pesquisadores como DAVANZO *et al* (2011) e EGLER *et al* (2011) explicitam as nuances dessas mudanças. SILVEIRA (2009; 2017) reverbera para vicissitudes, potenciais, evoluções quanto ao evento da logística e qual a sua importância para a fluidez de capital. SANTOS (1996) corrobora para talvez uma das mais palpáveis e didática compreensões a respeito do espaço.

2 DEMAIS TÓPICOS

2.1. O município de Duque de Caxias inserida sob à égide global

O capitalismo conseguiu integrar diferentes áreas do globo, desde sua concepção, e o comércio teve significativa importância nisso. 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. Logo após da Segunda Guerra Mundial, houve uma expressiva ampliação das

multinacionais/transnacionais e dos investimentos de alguns países, hoje denominados de desenvolvidos. Mediante a essa conjuntura, o capitalismo obteve novas maneiras de expansão e de acumulação de capital. As grandes companhias além de comercializarem seus produtos, também se instalavam nos países, desta forma, acabando com barreiras alfandegárias, taxas de fretes e adquirindo isenções fiscais, com custos mais baixos de mão de obra e matérias-primas. Aliás, com os avanços dos meios de comunicação e transportes a disposição e organização dos investimentos, comércio e da produção atingiram uma abrangência mundial nunca vista.

SANTOS (2000, p.12) denomina esse fenômeno de globalização, o que segundo o próprio seria “o ápice do processo de internacionalização do mundo capitalista”, 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. A compreensão desse processo é concomitante ou talvez consequência dos conjuntos de técnicas, que durante os anos vão se desenvolvendo e a instância política, cujo sem elas não existem as normas e regras. Essas transformações são caracterizadas pela emergência da tecnologia, principalmente na automação, a informática, no sistema financeiro, comercial etc. Essa fase de avanços tecnológicos passou a ser denominada de Revolução Técnico-Científica, devido ao aumento da capacidade de pesquisas das empresas, das redes de infraestrutura, em especial os sistemas de telecomunicações e energia, dos sistemas informatizados nos âmbitos econômicos e no próprio cotidiano.

O desenvolvimento da técnica, da ciência e da informação, no entanto, está desigualmente distribuído pelo espaço geográfico mundial. Os meios de comunicação eletrônica criaram também sistemas administrativos nas empresas, refletindo-se nova maneira de organização espacial. As grandes empresas passaram a fabricar componentes de seus produtos em diferentes locais do planeta, formulando uma verdadeira rede global de produção. O capital passou a circular com menos restrições de um país para outro, para o comércio de mercadorias, instalação de empresas ou aplicações financeiras. A ampliação do fluxo de informações foi considerável, devido ao avanço das telecomunicações, produção e utilização de satélites artificiais, centrais telefônicas, cabos de fibra óptica, telefonia fixa e móvel e a informática. Ou seja, houve e continua havendo uma integração constante no contexto mundial, o espaço e o espaço foram

significativamente encurtados, e agora não são mais barreiras para fluidez de capitais, mercadorias e pessoas.

Desta maneira, podemos retratar esse fenômeno complexo a partir de alguns pressupostos, como a inserção de inovações tecnológicas da informação no mundo em redes globais. Compreensão de uma nova relação entre a perspectiva econômica, do Estado e da sociedade com a fluidez do tempo contemporâneo. O Estado consubstancia o papel de fomentador entre tecnologia e sociedade, pois, desempenha o papel de gestor das regras e incumbências gerais. A economia mundializada ocorre e é administrada ao redor do grande lócus de controle, inovação e gestão dos fluxos financeiros. A pujante economia mundial e a sociedade explicitam uma nova configuração espacial, a qual se desenvolve sobre diversidade de cenários geográficos e sociais: o advento das megacidades, megalópoles estruturam a economia mundial, realizam uma conexão entre o poder mundial e as redes informatizadas. A construção da sociedade presente está ao entorno dos fluxos, podem ser os fluxos de capital, de informação, imagens, de tecnologia, símbolos, os fluxos corroboram para os processos que estão presentes nos âmbitos sociais, econômico e políticos.

Podemos considerar que o processo de globalização modificou a relação entre as cidades no mundo, estabelecendo novas nuances de hierarquias e redes urbanas, no Brasil não foi diferente, elas permitem a compreensão de questões complexas referentes ao estabelecimento de políticas que possam fomentar o desenvolvimento regional, mediante dos estudos acerca dos fluxos de capitais, serviços, pessoas, bens, comunicação, os quais em seu contexto reverberam os recursos e a força de trabalho que passam pelas cidades e na região. As redes urbanas podem ser interpretadas com sua capacidade de integração dos sistemas socioculturais, financeiro e produtivo em seu respectivo território. Além disso, elas concebem as cidades o caráter um lócus de administração dos âmbitos socioeconômicos, são os centros de gestão de regras e normas.

Para EGLER et al. (2011, p.28):

A compreensão da rede urbana de um país, seus centros de gestão e as relações entre o território e a sua dinâmica econômica nacional e supranacional ganham importância para além de um amplo diagnóstico de sua economia. Analisar as estruturas de um sistema urbano, suas possibilidades de alteração e seu potencial pode contribuir para a ação de planejamento público e privado, especialmente se considerada a conjuntura de transformações impostas pela intensificação das trocas globais, o relativo barateamento de transportes e a

disponibilidade a baixos custos de novas tecnologias de comunicação e informação.

As modificações que ocorreram ao comportamento das cidades acompanharam o transcorrer dos anos, apresentou uma ligação inerente aos modelos econômicos produtivos mundiais, além disso, as prerrogativas políticas fomentadas pelos órgãos supranacionais e os países centrais. As cidades desta maneira conseguiram ultrapassar as barreiras regionais e nacionais, estabelecendo relações com o globo. O processo de metropolização concomitante com os fenômenos de urbanização e industrialização, os quais desde a primeira metade do século XX estruturam o crescimento das cidades, eles são os principais remodeladores das características desses aglomerados urbanos.

A partir do começo do processo de industrialização brasileira, as cidades tiveram um substancial crescimento, tornando a população brasileira, pela primeira vez, majoritariamente urbana. Nesse período as redes e hierarquias urbanas eram concentradas e estruturadas a partir das metrópoles, espaços que polarizavam capitais, crescimento, modernização, investimentos, todavia, em contrapartida, explicitavam todos os tipos de disparidade sociais. Elas apresentavam grande contingente populacional, comércio diversificado, aptas condições de infraestrutura para fomentar o desenvolvimento industrial. Tais condições impulsionaram os ensejos de necessários para a promoção de grandes empreendimentos, ordenação do mercado consumidor e aglomeração da classe trabalhadora.

Com as mudanças inerentes ao capitalismo mundial, principalmente sob os auspícios dos postulados do neoliberalismo, do regime de acumulação flexível e do fenômeno da globalização, as cidades obtiveram relevantes modificações em suas estruturas. Durante as décadas de 1980 e 1990, as metrópoles expunham transformações nas suas organizações espaciais e funcionais, além disso, as inovações tecnológicas e as formas de acumulação de capital alteraram as formas de consumo e produção. Instauraram-se um significativo movimento de descentralização, a qual o custo de empresas e indústrias de permanecerem nas grandes metrópoles ilustram-se como um expressivo ônus as taxas de lucros e acumulação que essas explicitam.

Reverberam-se um contexto de reestruturação produtiva, desta maneira, remodelando a espacialização do trabalho, inaugura-se uma nova divisão territorial do

trabalho, cujo, áreas que anteriormente não tinham vantagens e expertise para a promoção do desenvolvimento, agora, são consideradas os novos recortes de fomento a investimentos e progresso. Assim, todos os entes federativos do Estado entram na conjuntura da economia mundializada. Ademais, outro setor que surgiu com grande pertinência é a emergência dos serviços e atividades de comércio, áreas que hoje são as que mais garantem empregos e renda para os habitantes das metrópoles brasileiras.

De acordo com DAVANSO *et al.* (2011, p.101):

Com efeito, essa ampliação da urbanização metropolitana, no contexto da reestruturação produtiva, da reorganização internacional do capital e da difusão e adoção de novas tecnologias de informação e comunicação, têm provocado alterações na rede urbana brasileira, cuja estrutura tem se modificado mais pelas transformações dos principais centros em aglomerações urbanas do que pela agregação de novas centralidades.

Além do que, outra importante mudança estrutural, agora no âmbito político, cujo foi de suma importância para a reorganização do Estado brasileiro, a partir da concepção da Constituição Federal em 1988, logo após a Ditadura Civil-Militar (1964-1985), a elevação do município ao menor ente federativo da República e ainda, garantindo-lhe o status de autonomia perante ao Estado-membro. Desta maneira, os artigos da Constituição da República (1988) são incisivos quando explicitam, principalmente o artigo 1º “A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito” e 18º “A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito”, a respeito do caráter político que os municípios brasileiros adquiriram após a promulgação da carta magna.

A esses entes federativos são incumbidos responsabilidades e deveres, inerentes ao seu caráter autônomo, tais como instituição do poder de autoadministração, mediante a constituição de sua lei orgânica. Gestão, sufrágio para escolha do executivo e legislativo municipais. Legislação, constituição de leis, regras e normas municipais aos seus municípios e seu território. Organização, através da criação e prestação de serviços de alçada municipal e o manejo dos tributos e receitas. Com isso, muitos municípios e cidades que dependiam do poder centralizador do Estado-membro e do Estado brasileiro, passaram a gozar de mais liberdade, essencialmente para atração de investimentos, gestão

e saneamento das finanças, promoções de isenções fiscais para empreendimentos, diálogo mais frequente e próximo da população na realização de melhorias na qualidade de vida no âmbito local, etc. Todavia, há também vicissitudes que se evidenciam com a transição desse modelo, limitações nas categorias financeiras e constitucionais, acarretando uma certa dependência ao governo federal. Baixa qualificação do quadro de funcionários municipais, sobretudo sem a qualificação do ensino superior e sem qualificação necessária para o auxílio de administração do ente federativo. Precarização da oferta de serviços públicos, com extrema dificuldade na gestão de categorias como a educação, saúde e infraestrutura.

Mediante a todas as prerrogativas abordadas, tais com, o fenômeno da globalização, as mudanças acarretadas aos modelos de redes e hierarquias urbanas, inserção das inovações tecnológicas, ressignificação do papel dos municípios brasileiros através da Constituição da República Federativa do Brasil, em 1988, e a compreensão da atual conjuntura de acumulação do capital, conseguiremos discorrer sobre o caso específico do município de Duque de Caxias, localizado no estado do Rio de Janeiro e é limítrofe a cidade do Rio de Janeiro, essa última corroborando e influenciando na história, política e nos aspectos socioeconômicos desta localidade. Segundo o IBGE (2018), Duque de Caxias apresenta uma população estimada em 914.383 pessoas, densidade demográfica em 2010 era de 1.828,51 habitantes/Km². É o terceiro maior colégio eleitoral do estado do Rio de Janeiro e está nos 100 maiores do Brasil. Além disso, possui uma pujante economia, configurando a posição de segunda maior no estado do Rio de Janeiro, perdendo apenas para a capital e está entre as 20 maiores do país². Caxias é de suma importância para a economia fluminense, nesse município há empresas que são de caráter estratégico para a nação, principalmente nos setores petrolífero e petroquímico.

Alguns fatores corroboram para a significativo vigor econômico de Duque de Caxias. Podemos elencar que a proximidade com capital do estado, a cidade do Rio de

² No dia 17 de dezembro de 2017, a Revista Exame, do Grupo Abril, publicou uma matéria sobre as 20 cidades com as maiores economias do Brasil. Segundo a Revista, os dados foram divulgados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Nele, a cidade de Duque de Caxias apresenta um Produto Interno Bruto (PIB) de 35,1 bilhões e uma participação de 0,59% do PIB nacional. Ficando na colocação de 19º em um universo de 5570. Disponível em: <https://exame.abril.com.br/economia/as-20-cidades-com-as-maiores-economias-do-brasil/>

Janeiro, é um dos fatores determinantes. Instalação da Refinaria de Duque de Caxias (Reduc), no segundo distrito, em Campos Elíseos, na década de 1960. A passagem de uma rodovia de grande importância no cenário nacional, a BR-040, que em território caxiense recebe o nome de Rodovia Washington Luís, que possui uma história análoga com a história de Caxias. Grande quantitativo populacional, possuindo uma significativa arrecadação de impostos que consubstanciam nas receitas da cidade. Diminuição das altas taxas de violência que assombravam Caxias e os demais municípios da Baixada Fluminense na década de 1990, isso fez com que os investimentos em infraestruturas, novos espaços de consumo, fluxos de mercadorias tivessem mais segurança e pudessem ali instalarem-se, garantindo emprego e renda para a população ao entorno.

De acordo com a Fundação Centro Estadual de Estatísticas, Pesquisas e Formação de Servidores Públicos do Rio de Janeiro (CEPERJ), nos estudos referentes ao Produto Interno Bruto dos Municípios do estado do Rio de Janeiro no ano de 2016, Duque de Caxias apresenta o segundo maior PIB do estado, possuindo destaque nos setores de serviços, indústria de transformação, administração, defesa, educação, saúde pública e seguridade social. Representando o montante de 6,2% do PIB estadual no ano de 2016. O setor industrial exhibe relevância no cenário estadual, é o segundo colocado no estado (5,9%), perdendo apenas para a capital, suas principais expertises são as atividades da indústria de transformação, com destaque nos setores de refino de petróleo, acompanhado por produtos químicos farmacêuticos. A categoria de serviços expõe importantes índices, garantindo a cidade de Duque de Caxias a segunda colocação no estado, seus principais domínios são na administração pública, comércio, manutenção e reparação de veículos automotores e motocicletas, atividades profissionais, científicas e técnicas, administração e serviços complementares, transporte, armazenagem e correio, atividades imobiliárias.

Um novo contexto vem sendo concebido a cidade de Duque de Caxias, a partir da vitória do ex-deputado federal Washington Reis de Oliveira ao pleito ao município de Duque de Caxias, político influente na Baixada Fluminense e no estado do Rio de Janeiro, já foi vereador municipal (1993-1994), vice-prefeito (1996-1997), deputado estadual por três mandatos consecutivos (1995-2004), subsecretário estadual de obras metropolitanas do Rio de Janeiro (2009-2010), deputado federal por dois mandatos consecutivos (2011-2017), prefeito (2005-2008) e atualmente está no seu segundo mandato de prefeito de Caxias (2017-2019).

Desde que voltou ao comando da cidade, vem promovendo uma série de obras e mudanças no município, como a construção do Hospital do Olho Julio Cândido de Brito, no bairro Dr.Laureano (2ºDistrito); III Colégio da Polícia Militar do estado do Rio de Janeiro, às margens da Rodovia Washington Luís (BR-040), no bairro de Jardim Gramacho (2ºDistrito); Centro Especializado de Reabilitação IV, no bairro do Sarapuí (2ºDistrito); Novo Cemitério Público, no bairro Parque Beira Mar (1ºDistrito); Diminuição dos valores das passagens de ônibus municipais que saem do 1º distrito para 2º, 3º e 4º distritos, de R\$5,50 para R\$4,25; Novo Campus Duque de Caxias/Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) Professor Geraldo Cidade, em Santa Cruz (3ºDistrito); Projeto de construção da Central de Abastecimento do Rio de Janeiro (CEARJ), às margens da Rodovia Washington Luís (BR-040), no bairro de Campos Elíseos (2ºDistrito). Além desses projetos, o atual gestor fomenta a revitalização de praças, escolas, unidades básicas de saúde (UBS) e infraestruturas de mobilidade no município, transformando-o em um imenso canteiro de obras.

Contudo, talvez, a mais expressiva ação do político à frente da prefeitura municipal de Duque de Caxias é o projeto de internacionalização dessa cidade, principalmente com parcerias e acordos firmados com cidades chinesas. Washington Reis esteve no dia 14 de junho na província de Zhejiang juntamente com o deputado federal Gutemberg Reis, o deputado estadual Rosenverg Reis, o vereador Celso do Alba, o secretário especial Rodrigo Rangel e assessores, no sudeste chinês, lá buscou estreitar relações para fomentar o desenvolvimento do município, principalmente a partir do setor tecnológico, com o vice-governador da província Gao Xing Fu. Aliás, áreas como o comércio, ciência e tecnologia, cultura, educação e economia, assim estabelecendo intercâmbios. Segundo o prefeito³: “Com o crescimento da nossa cidade temos a obrigação de pensar em soluções tecnológicas inteligentes para facilitar e melhorar a vida da população. Esse encontro com certeza vai render grandes benefícios para o nosso povo. O contato com os chineses, que têm tanta expertise em tecnologia e desenvolvimento de

³ Declaração retirada do portal de notícias da Prefeitura Municipal de Duque de Caxias, a qual detalha os acordos feitos pelo prefeito Washington Reis. Disponível em: <https://duquedecaxias.rj.gov.br/noticia/prefeito-washington-reis-reune-se-com-vice-governador-de-zhejiang,-na-china/1158>

idades, vai ser fundamental para nos ajudar a colocar em prática várias iniciativas do nosso projeto de transformar Caxias em uma grande Smart City”.

Já no dia 16 de junho, o prefeito ⁴ e sua comitiva estiveram na cidade portuária de Ningbo, localizada a noroeste da província de Zhejiang. Ela é considerada um dos maiores centros econômicos de Zhejiang, seu porto marítimo delega para si um relevante papel no extremo sul do Grande Canal da China. Washington Reis esteve com o prefeito de Ningbo, Qiu Dongyao e o vice-secretário do Comitê Municipal da Cidade. Reis tinham o objetivo de estabelecer relações amistosas com a cidade chinesa, sobretudo na promoção das inovações tecnológicas. Qiu Dongyao e o político caxiense comentaram sobre a amistosa reunião.

Nas palavras do daquele “Trabalharemos nas áreas de investimento industrial, intercâmbios econômicos, comerciais, educação e turismo a fim de promover a prosperidade e o desenvolvimento comum”. Este disse “Esperamos que no futuro os dois locais desenvolvam uma cooperação nas áreas de petroquímica, energia e transporte.” O atual cenário evidencia a nova conjuntura do município de Duque de Caxias, buscando parcerias além dos limites intermunicipais, estaduais e nacional, mecanismos que consubstanciam o papel da globalização concomitante com a inserção do meio técnico-científico informacional, Caxias tornou-se mais um sujeito no contexto mundial de acumulação de capital.

Desta maneira, a partir dos conteúdos explicitados no decorrer do texto, conseguimos visualizar que algumas mudanças na estrutura política e econômica tanto internacionalmente como no âmbito nacional corroboraram para significativas alterações na estrutura econômica, político, social e territorial do município de Duque de Caxias. Todas essas condicionantes, tais como a globalização, reestruturação das redes urbanas e hierarquias das cidades brasileiras, modificações das incumbências dos municípios brasileiros, inclusive elevando tais recortes da União em entes federativos com elevação de autonomia, concebendo suas próprias leis, regras e normas para a

⁴ Informação retiradas do portal de notícias da Prefeitura Municipal de Duque de Caxias, incluindo as declarações dos dois gestores, o brasileiro e o chinês, ocorrido no dia 16 de junho de 2019. Disponível em: <https://duquedecaxias.rj.gov.br/noticia/prefeito-washington-reis-e-prefeito-de-ningbo-assinam-acordo/1163>

organização da cidade. Duque de Caxias se beneficiou dessas nuances, além disso, concomitante com os processos de reestruturação territorial produtiva a datar o começo da década de 2000, esse município exibiu uma ressignificação e consolidação da sua magnitude em relação ao estado do Rio de Janeiro. Portanto, Caxias é o lócus de investimento e pujança econômica do estado fluminense, perdendo apenas para a capital, a cidade do Rio de Janeiro.

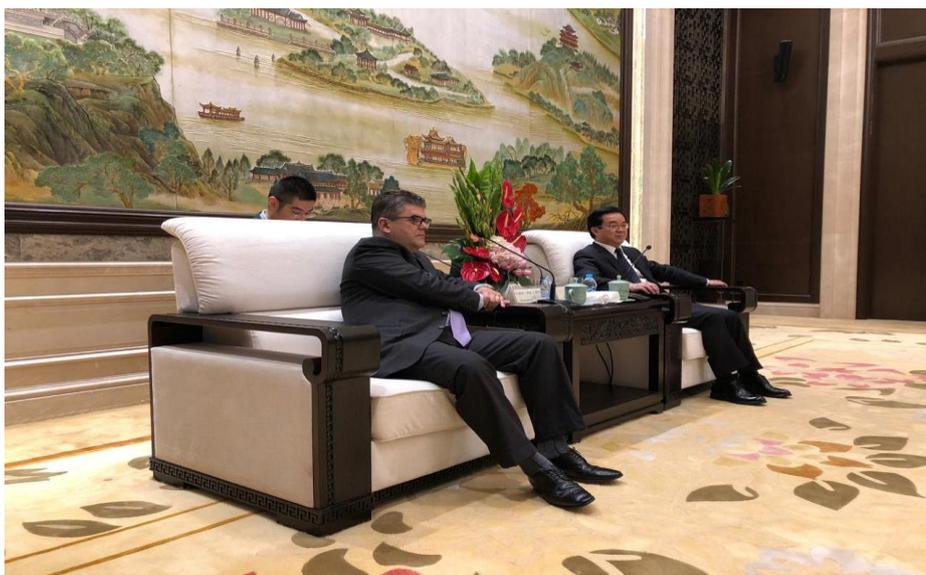


Imagem 01: Prefeito de Duque de Caxias, Washington Reis (à esquerda) e o Vice-Governador de Zhejiang, Gao Xing Fu (à direita). Fonte:

<https://duquedecaxias.rj.gov.br/noticia/prefeito-washington-reis-reune-se-com-vice-governador-de-zhejiang,-na-china/1158>



Imagem 02: Prefeito de Duque de Caxias, Washington Reis (à esquerda) e o Prefeito de



Ningbo, Qiu Dongyao (à direita). Fonte:

[https://duquedecaxias.rj.gov.br/noticia/prefeito-washington-reis-e-prefeito-de-ningbo-
assinam-acordo/1163](https://duquedecaxias.rj.gov.br/noticia/prefeito-washington-reis-e-prefeito-de-ningbo-assinam-acordo/1163)

Reforçamos, assim, a importância desta região para a expansão das atividades econômicas e produtivas do estado do Rio de Janeiro. ENNE (2013) apud ROCHA (2014), ilustra o espraiamento de investimentos e capitais no contexto dos anos de 1990 a 2000, afirma que tal processo ocorreria pela promoção de algumas características, como: 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”; os grandes 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.

Assim, 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). Também, 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.

Ela é fundamental, sobretudo no atual contexto econômico e financeiro, cujo acarreta a aquisição de mercados e na contenção de custos de empreendimentos. Contudo, não podemos classificá-la como algo rígido e a única protagonista nas mudanças tecnológicas, comerciais e produtivas, aquela é de suma relevância, todavia, não irradia sozinha as transformações. 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.

Segundo SILVEIRA (2018, p.262):

A logística, portanto, é uma auxiliar na transformação que sofre a natureza para se tornar mercadoria. Ela perpassa as relações de produção e de força de trabalho e contribui para o movimento circulatório do capital. A logística não substitui esse processo, nem é mais importante que ele. Ele contribui para aceleração e até mesmo para o encurtamento do movimento circulatório do capital, ou seja, contribui para que o capital se realize o mais rápido possível através do consumo. Por mais que a logística afete as relações de produção e de trabalho, interferindo na produção de valor e da mais-valia, esse não é o fator condicionante, nem o principal fator de alteração das mesmas; ou seja, existem outros atributos em jogo, responsáveis pela evolução e pela aplicação da logística na sociedade capitalista.

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

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.

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.

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.

Os municípios da Baixada Fluminense tornaram-se 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 polo 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.

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.

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. Podemos elencar alguns empresas e companhias que consubstanciaram a pujança econômica de Duque de Caxias, como a Fábrica Nacional de Motores (FNM), Refinaria de Duque de Caxias (REDUC), Complexo Petroquímico (Riopol), Polo Moveleiro, Condomínios Logísticos e os Shoppings Centers.



Imagem 03: Rodovia Washington Luís (BR-040) em dois momentos distintos. Primeira foto (superior) na segunda metade dos anos 1950. Segunda foto (inferior) no ano de 2017, no KM 114, próximo a Refinaria de Duque de Caxias (REDUC).

Disponível em:

<https://www.facebook.com/duquedecaxiasquepassou/photos/a.520564524724714/1561956330585523/?type=3&theater>

3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Mediante todo arcabouço explicitado durante o trabalho podemos perceber o processo de revitalização econômica, política e social que Duque de Caxias passou por uma infraestrutura de movimento, interação espacial e logística, que é a Rodovia Washington Luís (BR-040), cujo foi e continua sendo de extrema relevância para o segundo município mais importante economicamente do estado do Rio de Janeiro. 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.

Caxias e a Rodovia Washington Luís (BR-040) como anteriormente falado, possuem um contexto histórico análogo, pois as ações ou prerrogativas que afligem em um, reverberam no outro. As alterações que afetaram o mundo e o Brasil, tais como, as mudanças econômico-produtivas, logísticas, tecnológicas e políticas encontraram nesta escala menor um terreno produtivo para a sua proliferação. Hoje, a partir do advento da globalização, Duque de Caxias se internacionalizou, estabelecendo tratados e projetos com cidades chinesas as quais exibem vicissitudes e potenciais como esta. Dificilmente poderíamos pensar, talvez, que nem o mais otimista do munícipe caxiense dos anos 1980, acostumado com os elevados índices de violência generalizado, “naturalizados” e políticos demasiadamente populistas no território, viria a envergadura que esta cidade alcançou, contudo, infelizmente nem todas essas informações e estatísticas acarretam melhorias da qualidade de vida da população. Desta maneira, mesmo apresentando uma profícua análise do município, percebemos suas vicissitudes, principalmente na diferenciação dos distritos, reverberando, quiçá até mesmo pela rodovia Washington Luís (BR-040) uma geografia de espaços desiguais, mesmo apresentando uma pujante economia nos cenários estadual e nacional.

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.

Através do desenrolar do trabalho, é expresso toda a conjuntura político, econômica e financeira do município de Duque de Caxias, revelando o contexto histórico até chegar na contemporaneidade, reverberando seus potenciais, vicissitudes e avanços dentro deste ente federativo de 465 km², localizado na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. 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.

4 REFERÊNCIAS

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

ALVES, José Claudio. **Dos barões ao Extermínio: uma história de violência na Baixada Fluminense**. Duque de Caxias: APPH CLIO, 2003.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988, 292 p.

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.

DAVANZO, Aurea Maria Queiroz; PIRES, Maria Conceição Silvério; NEGREIROS, Rovená; DOS SANTOS, Sarah Maria Monteiro. **Metropolização e rede urbana**. In: Dinâmica urbano-regional: rede urbana e suas interfaces/organizadores: Rafael Henrique Moraes Pereira, Bernardo Alves Furtado – Brasília: Ipea, 2011. 490 p.

EGLER, Claudio A.G; MENDES, Constantino Cronemberger; FURTADO, Bernardo Alves; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. **Bases conceituais da rede urbana brasileira: Análise dos estudos de referência**. In: Dinâmica urbano-regional: rede urbana e suas interfaces/organizadores: Rafael Henrique Moraes Pereira, Bernardo Alves Furtado – Brasília: Ipea, 2011. 490 p.

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.

HARVEY, David. **Condição Pós-Moderna: Uma Pesquisa sobre as Origens da Mudança Cultural**. São Paulo: Edições Loyola, 1992

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



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

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 SIMPURB /UERJ, 2013**. Disponível em: http://www.simpurb2013.com.br/wpcontent/uploads/2013/11/GT13_Leandro.pdf data do acesso: 10/03/2019

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.

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

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

SANTOS, Milton e SILVEIRA, María Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: RECORD, 2001.

SILVEIRA, Márcio Rogério. Logística. In: SPOSITO, Eliseu Savério. **Glossário de geografia humana e econômica**/ Organizado por Eliseu Savério Sposito – São Paulo: Editora Unesp Digital, 2017.

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.

SIMÕES, Manoel Ricardo. **A cidade Estilhaçada – reestruturação econômica e emancipações municipais na Baixada Fluminense**. 2006.

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