



Paradigma da metrópole contemporânea: Uma análise da reestruturação e produção do espaço do município de Duque de Caxias/RJ e da Rodovia Washington Luís (BR-040)

André Luiz Teodoro Rodrigues¹
PPGEO-UERJ

Resumo: Esse artigo tem como propósito tratar sobre temáticas que permeiam a metrópole contemporânea, como a metropolização, produção do espaço, industrialização, alienação, reprodução e a reestruturação produtiva, as quais se inserem no rol do município de Duque de Caxias/RJ e da Rodovia Washington Luís (BR-040). Foi realizada uma abordagem qualitativa, a partir de uma revisão bibliográfica, análise documental que utilizam Duque de Caxias e a Rodovia como um estudo de caso. O trabalho esforça-se em dialogar e compreender as dinâmicas socioespaciais atuais, e, além disso, as idiosincrasias da conjuntura capitalista. Procuramos compreender de que forma um ente federativo como Duque de Caxias, alcançou destaque político e econômico nos cenários metropolitanos, nacional e até mesmo internacional.

Palavras-chave: Duque de Caxias; Rodovia Washington Luís (BR-040); A Produção do Espaço.

Imitation of contemporary metropolis: An analysis of the restructuring and production of space in the Duque de Caxias/RJ county and the Washington Luís highway (BR-040)

Abstract: The purpose of this article is to deal with themes that permeate the contemporary metropolis, such as metropolization, the production of space, industrialization, alienation, reproduction and productive restructuring, which include the municipality of Duque de Caxias/RJ and the Washington Luís Highway (BR-040). A qualitative approach was taken, based on a bibliographical review and documentary analysis using Duque de Caxias and the highway as a case study. The work endeavors to engage in dialogue and understand current socio-spatial dynamics, as well as the idiosyncrasies of the capitalist conjuncture. We

¹ Doutorando em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (PPGEO-UERJ). E-mail: andre.rodrigues16@live.com. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0564-9437>

will assimilate how a federal entity such as Duque de Caxias achieved political and economic prominence in the metropolitan, national and even international scenarios.

Keywords: Duque de Caxias; Washington Luís Highway (BR-040); The Production of Space.

Paradigma de la metrópolis contemporánea: un análisis de la reestructuración y producción del espacio en el municipio de Duque de Caxias/RJ y la Carretera Washington Luís (BR-040)

Resumen: El objetivo de este artículo es tratar temas que atraviesan la metrópolis contemporánea, como la metropolización, la producción del espacio, la industrialización, la alienación, la reproducción y la reestructuración productiva, que incluyen el municipio de Duque de Caxias/RJ y la Autopista Washington Luís (BR-040). Se adoptó un enfoque cualitativo, basado en la revisión bibliográfica y el análisis documental, tomando Duque de Caxias y la autopista como estudio de caso. El trabajo pretende dialogar y comprender las dinámicas socioespaciales actuales, así como la idiosincrasia de la coyuntura capitalista. Asimilaremos cómo una entidad federal como Duque de Caxias ha alcanzado protagonismo político y económico en el escenario metropolitano, nacional e incluso internacional.

Palabras clave: Duque de Caxias; Carretera Washington Luis (BR-040); La producción del espacio.

1. Introdução

Os debates acerca da produção do espaço, principalmente em um contexto de expansão das relações capitalistas são, sem dúvidas, muito complexos, envolvem muitas condicionantes e temáticas. Alguns intelectuais, tais como: Henri Lefebvre, Karl Marx, David Harvey, Guy Debord, Anselm Jappe, Milton Santos, Sandra Lencioni, tentam elucidar através de seus trabalhos como o espaço apresenta inúmeras facetas, mas que dialogam na conjuntura de uma ordem econômica-político-social demarcada pelo atual período de expansão capitalista. Desta forma, temas que perpassam a produção do espaço, se considerarmos o espaço formado por objetos técnicos, participam na produção da percepção do espaço, concomitante ao tempo, nas esferas da existência física, do imaginário e da percepção da velocidade. “O espaço se impõe através das condições que ele oferece para a produção, para a circulação, para a resistência, para a comunicação, para o exercício da política.” (Santos, 1996, p. 55). Assim, proposições sobre a cidade, metropolização, espetáculo, reestruturação, mercadoria e produção são pertinentes na compreensão do cotidiano atual.

O município de Duque de Caxias é costumeiramente associado ao seu elevado quantitativo populacional, ocupando o terceiro lugar no *ranking* estadual², seu considerável Produto Interno Bruto (PIB), arrecadação em Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) se contrapõe com um fraco desempenho em seus indicadores sociais³. 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. Contudo, nas últimas duas décadas e mesmo após a crise econômica que paira sobre o Brasil desde 2016, o município se vê alvo de volumosos investimentos em novos empreendimentos. Basta atravessar o trecho da Rodovia Washington Luís (BR-040), o qual corta a cidade, para notarmos que, além dos antigos empreendimentos; com destaque para a Petrobrás (Refinaria de Duque de Caxias), emergem também novas e grandes construções de diferentes segmentos econômicos.

O texto discorrerá sobre as tentativas de compreensão do espaço e seus tensionamentos, utilizando o município de Duque de Caxias/RJ e a Rodovia Washington Luís (BR-040) como norteador dessa discussão. A primeira parte do texto é uma tentativa de interlocução acerca das temáticas que permeiam o espaço e o cotidiano, de preferência aspectos sobre a produção e reprodução do espaço e a alienação da sociedade, ainda, simultaneamente com os estudos contemporâneos relacionados ao objeto de análise em escala regional. A segunda parte trata a respeito dos novos atores econômicos e produtivos da expansão capitalista no município de Duque de Caxias, basicamente ao longo da Rodovia Washington Luís (BR-040), enumerando e classificando os mais importantes.

² Segundo o CENSO 2022 do IBGE, o município apresentou a população de 808.152 habitantes, ficando somente atrás de Rio de Janeiro e São Gonçalo.

³ Os dados de PIB e os indicadores sociais podem ser observados no IBGE Cidades (cidades.ibge.gov.br) e os números relativos ao ICMS estão disponíveis em: https://portal.fazenda.rj.gov.br/dados-de-arrecadacao/wp-content/uploads/sites/52/2024/02/00_02_Arrecadacao_por_municipio_e_regiao-ICMS-2024_01_jan.pdf

2. Confluências da produção do espaço: reprodução de um ambiente capitalista hodierno

Ao longo dos períodos históricos, há uma transição sobre a concepção do espaço. Primeiramente, existe uma interpretação matemática, principalmente com Descartes, que de certa maneira proporcionou uma emancipação frente a filosofia. Contudo, Kant ressignificou o conceito, garantindo em sua análise, um ambiente relativo, instrumento de conhecimento, de classificação de fenômenos. Mas, por intermédio da influência do sistema capitalista, questões práticas relativas ao espaço tiveram significativas mudanças, tornando aquela compreensão do espaço dos primeiros intelectuais algo obsoleto, afirmando as cidades um papel de relevância nesse contexto de debate a respeito da produção do espaço.

O pensamento em tríade de Henri Lefebvre acerca da produção do espaço permite esclarecer um universo de infinitas totalidades. O espaço é um produto social e a partir disso engloba a prática espacial (percebido), os espaços de representação (vivido) e as representações do espaço (concebido). Ele que rege o tempo histórico, sobretudo concomitante com os conceitos de percebido-vivido-concebido. (Lefebvre, 1999). Coexistindo em todos os momentos, cada espaço depende do outro para existir, uma relação “simbiótica”. Isso é de suma relevância, pois a produção do espaço acontece mediante o contato humano com esse objeto, isto é, refere-se a uma produção mútua; os homens influenciando no espaço e este intervindo na sociedade.

Na contemporaneidade, o processo de urbanização chegou ao seu demasiado estágio, proporcionando a sociedade uma peculiaridade cidadina. Algo impensável antes das revoluções industriais, ou seja, uma sociedade completamente urbana. A constituição da cidade como conhecemos hoje é um 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”⁴ (Lefebvre, 2008). A constituição da cidade está inserida sob a égide da produção do espaço, a qual 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.

O autor ainda reitera na compreensão de produção do espaço (social) quando aborda:

De un modo general, la noción de espacio social resiste al análisis por su novedad y por la complejidad de lo real y de lo formal que designa. El espacio social contiene y mas o menos asigna los lugares apropiados a: (i) *las relaciones sociales de reproducción* —a saber, las relaciones biofisiológicas entre los sexos, las edades, con la específica organización familiar; (2) *las relaciones de producción*, i.e. a la división del trabajo y su organización, y por tanto a las funciones sociales jerarquizadas. Estos dos conjuntos de relaciones, producción y reproducción > no pueden separarse: la división del trabajo repercute en la familia y la sostiene; inversamente, la organización familiar interfiere en la división del trabajo. No obstante, el espacio social ha de diferenciar estas actividades — no sin dificultades— con objeto de proceder a su <<localización>> (Lefebvre, 2013, p. 91).

O capitalismo não é mais o mesmo. Quando parece ruir, ele encontra um novo estímulo, se reestrutura para garantir sua reprodução, em especial, por meio da conquista do espaço, transformando este em uma mercadoria por meio da especulação imobiliária, mercantilização do espaço e idealização de grandes empreendimentos. Tal materialização do espaço como algo mercantil ocorre devido a uma apropriação da natureza pelo homem, da qual realizará seus desejos com a produção e o consumo. Marx atribui à mercadoria uma incorporação material do valor de uso, do valor de troca e do

⁴ 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.” (Lefebvre, 2008, p.18)

valor.⁵ A mercadoria é um dos objetos de estudo principais do Marxismo e foi um dos primeiros temas tratados por Karl Marx no livro “O capital”

A produção do espaço sob à imagem e semelhança do sistema capitalista institui uma noção muito ancorada na idealização do visual, da imitação e do espetáculo. A maneira como se estabelecem são a refutação das condições e dos fins da estruturação vigente. Justificativa de como o discurso pró-capital engendra na pós-modernidade é indiscutível. Explicita-se de modo magnífico, onipresente e indubitável, “o espetáculo não significa outra coisa senão o sentido da prática total da formação econômico-social, o seu emprego do tempo.” (Debord, 1997, p.17). Essa realidade econômica se enveredou no lócus da vida moderna, o que significa que aspectos sociais, ambientais e políticos estão remanejados para o ostracismo. Na concepção dos pressupostos imagéticos da economia preponderante, o desenvolvimento é a panaceia do mundo moderno, é tudo, e o espetáculo está presente em tudo, ou seja, na totalidade da sociedade. O ritmo desenfreado submete os homens à índole da acumulação, ao processo de produção do espaço, “ele não é nada mais do que a economia desenvolvendo-se para si própria”, corroborando a um “reflexo fiel da produção das coisas, e a objetivação infiel dos produtores”. (Debord, 1997, p.18).

Conciliando ao nosso pensamento, o intelectual da Internacional Situacionista aponta:

A primeira fase da dominação da economia sobre a vida social levou, na definição de toda a realização humana, a uma evidente degradação do ser em ter. A fase presente da ocupação total da vida social em busca da acumulação de resultados econômicos conduz a uma busca generalizada do ter e do parecer, de forma que todo o ter efetivo perde o seu prestígio imediato e a sua função última. Assim, toda a realidade individual se tornou social e diretamente dependente do poderio social obtido. Somente naquilo que ela não é, lhe é permitido aparecer (Debord, 1997, p.19).

⁵ No livro de David Harvey, “Limites do Capital”, há uma conceituação dos valores empregados da literatura marxista. “O valor de uso pode ser encarado “sob um duplo ponto de vista: o da qualidade e da quantidade. Como um conjunto de muitas propriedades que podem ser úteis sob diversos aspectos, a mercadoria possui qualidade que se relacionam a diferentes tipos de desejos e necessidade humanas (...). Em relação ao valor de troca, que é encarado principalmente como uma relação quantitativa, Marx enfatiza os aspectos qualitativos dos valores de uso.” (Harvey, 2013, p. 54)

Em uma sociedade marcada pela fragmentação do trabalho e pela alienação do trabalhador, formas de apropriação do capital cada vez mais violentas são evidentes, como privatização dos serviços públicos, dilapidação do meio ambiente, evolução exponencial da pauperização e desmantelamento dos direitos trabalhistas. “É evidente, aqui, que o capitalismo entrou numa fase de “irracionalizada galopante”, sobretudo porque “a produção industrial retoma o modelo agrário; como este, busca colher o máximo possível em todas as estações, acreditando-se sempre ameaçada pela penúria”. (Jappe, 2008, p. 135). A sociedade contemporânea se desenvolveu através da acumulação primitiva, pois essa foi a precursora do capitalismo. A retirada violenta do trabalhador do campo, da terra e de todos seus insumos necessários proporcionou a formação da propriedade privada, a qual transcendeu os períodos históricos e se transformou em um cânone da humanidade.

Segundo os Manuscritos econômicos-filosóficos:

A propriedade privada nos fez tão cretinos e unilaterais que um objeto somente é o nosso [objeto] se o temos, portanto, quando existe para nós como capital ou é por nós imediatamente possuído, comido, bebido, trazido em nosso corpo, habitado por nós etc., enfim, usado. Embora a propriedade privada apeenda todas estas efetivações imediatas da própria posse novamente apenas como meios de vida, e a vida, à qual servem de meio, é a vida da propriedade privada: trabalho e capitalização. (Marx, 2015, p. 108).

Ademais, concomitante com as temáticas abordadas, como mercadoria, propriedade privada e valor, o dinheiro é muito relevante para entendermos a realidade do contexto em que se dão as atividades capitalistas. O dinheiro é inerente aos fenômenos do mundo espaço-temporal que o seu fluxo cria e em que suas apreciações ocorrem. Essa atual unidade monetária é a precursora por mediar as trocas nos âmbitos econômicos e sociais. “O dinheiro, como medida de valor é a forma necessária de manifestação da medida imanente de valor das mercadorias: o tempo de trabalho”. (Harvey, 2013, p. 66). Além disso, na conjuntura contemporânea, que está inserida em um momento de rápidas mudanças, o capitalismo conseguiu integrar diferentes áreas do globo desde sua concepção e o comércio teve significativa importância nisso, pois agrega

ao espaço um caráter de fluidez e dinamismo — o dinheiro circulando cada vez mais rápido e abstratamente.

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 é o fenômeno da globalização, o que seria “o ápice do processo de internacionalização do mundo capitalista” (Santos, 2000, p.12). Além disso, alguns fatores corroboram a globalização contemporânea, a unicidade técnica, a convergência de momentos, a cognoscibilidade do planeta e o motor único na história, a mais-valia globalizada. Em um ambiente onde tudo é uma imitação, um simulacro, ou melhor, um espetáculo, uma doutrina político-econômica (neoliberalismo) consubstancia o caráter espoliativo de acumulação, seguindo uma perspectiva lefebvriana tridimensional, neoliberalismo/acumulação flexível/globalização reverberaram uma nova construção do espaço diante o *Imago Mundi* (Espaço Abstrato/Espaço Absoluto).

Novas nuances e pressupostos são idealizados, o sistema que vigora se reconstrói e reinventa. Uma palavra que é constantemente utilizada para sintetizar esse momento é “reestruturação”. Ela remete a algo que deve apresentar uma mudança significativa de comportamento a ordem vigente, pois um pressuposto que se reúne anteriormente não foi capaz de manter os desígnios contemporâneos. Dessa maneira, essa nova conjuntura consubstancia um novo momento para a existência de tendências consonantes. Os setores da economia se adequam a novo cenário existente, que se atenta à implementação de um recente padrão de localização das indústrias, fomentador de uma contemporânea espacialidade industrial, aos quais se vinculam as condicionantes do sistema urbano.

Este contexto é marcado pela completa descaracterização dos esquemas tradicionais, espaços emergentes aparecem para incumbir o capital sobressalente e, sobretudo, com intuito de expansão, tornando-se o lócus do desenvolvimento econômico. Pensar as articulações entre os níveis da realidade urbana se coloca como um desafio na análise da produção do espaço, seja no plano teórico-conceitual, seja na

compreensão de sua realidade concreta e complexa. “O espaço geográfico, agora mais do que antes, é um elemento estratégico para as empresas e para o processo de reprodução ampliada do capital.” (Oliveira, 2008, p. 22).

Intensas transformações acometeram os espaços metropolitanos, principalmente nos últimos trinta anos, intensificando processos em andamento. A produção do espaço no contexto contemporâneo adquiriu facetas inovadoras. A metrópole é a personificação desse ambiente, seu conceito apresenta caráter polissêmico, contudo, possui algumas características em destaque, tais como: delimitação de uma área urbana de tamanho expressivo, quer em relação ao número de sua população, quer relativo ao seu caráter territorial. Ela apresenta uma infinidade de atividades econômicas com preponderância e concentrando serviços de ordem superior. Além disso, representa o lócus de inovação e tecnologia. Constitui-se em um ambiente de grande densidade de fluxos de informação e comunicação e é um confluente de um conjunto de redes, sejam elas de inovação, mobilidade, comunicação, cultura, informação, poder e de cidades. (Lencioni, 2017).

Ainda segundo a autora, que explicita e ratifica nosso argumento:

O processo de metropolização corresponde a um momento mais avançado do processo de urbanização e se constitui numa determinação histórica da sociedade contemporânea associada à reestruturação capitalista. Esse processo é uma determinação histórica porque se coloca como condição, meio e produto fundamental para a reprodução social contemporânea. A metrópole contemporânea, a que exprime o momento mais avançado da urbanização, a que revela uma nova época, é condição para a reprodução do capital, mas é também um meio utilizado para a reprodução do capital e, ainda, um produto do próprio capital. (Lencioni, 2017, p. 81).

Tal processo é de suma importância na presente circunstância, pois implica, nesta área, que os fluxos de mercadorias, pessoas, capitais e informações sejam heterogêneos, intensos e permanentes. A metropolização do espaço se organiza em um processo socioespacial que transmuta o território. Demarca-se uma nova conjuntura que emerge da dinâmica da economia global, produzindo uma nova categoria de metrópole, interessante, pois essa nova configuração territorial engendra não apenas características em comum, e sim, até paisagens extremamente parecidas, desconsiderando localização. Isso é muito comum, cidades globais se parecem muito: conurbação de grandes áreas,

arquitetura extremante parecidas, principalmente com “arranha-céus”, aeroportos internacionais, shopping centers, intensa fragmentação territorial e transparente segregação social, grande intensidade de movimentos pendulares entre algumas cidades da região. Tais similaridades corroboram uma extensa estrutura regional em confluência.

Isto posto, reiteramos que as vicissitudes e complexidades que envolvem a produção do espaço foram debatidas ao longo do texto. Assim, o município de Duque de Caxias e a Rodovia Washington Luís (BR-040) estão inseridos sob à égide do capitalismo contemporâneo, que possui vinculação com os processos de globalização e mudanças político-econômicas. Inúmeros intelectuais reiteram tais indagações acerca da sociedade, sejam mediante alterações espaciais vinculadas aos papéis das forças influenciadoras do espaço, tais como: o Estado, capital privado, sistema financeiro e produtivo. Caxias explicita tais metamorfoses de modo inegável, exemplificadas em especial ao longo da BR-040.

3. Rodovia Washington Luís (BR-040): Uma artéria econômica fundamental para a cidade.

A idealização da Rodovia Washington Luís (BR-040) tem dois momentos de certa similitude ainda que temporalmente distintos: seu início, em 1928, com a inauguração da primeira rodovia pavimentada do país, a Rio-Petrópolis, pelo então presidente Washington Luís, quando emergiu com o intento de diminuir o tempo de viagem entre essas duas cidades – a capital fluminense e Petrópolis, na Região Serrana – e ser um corredor de deslocamento de pessoas, mercadorias e capitais; no segundo momento, a construção da Variante Rio-Petrópolis na década de 1950, pelo presidente Eurico Gaspar Dutra, um novo acesso que garantiu maior fluidez e mobilidade frente ao entroncamento pretérito, possuindo 13 km e fugindo das áreas mais ocupadas de Duque de Caxias (Lopes, 2013). Todavia, mais que um contato entre regiões fluminenses, a rodovia influenciou diretamente na dinâmica de ocupação da cidade de Duque de Caxias, que se emancipou somente em 1943.

É importante explicar que há uma polissemia quanto a nomenclatura da Rodovia Federal (BR-040), de caráter radial, nos limites caxienses, pouco mais de 20 a 25 quilômetros de extensão (ver figura 1). Além do nome oficial, empregado pela empresa administradora da infraestrutura de mobilidade, a Concessão Rodoviária Juiz de Fora – Rio de Janeiro (Concer) e também pelos meios de comunicação (Jornais e Televisão), Rodovia Washington Luís. Existem seus sinônimos, como Rodovia Washington Luiz, denominado pela Prefeitura Municipal de Duque de Caxias (PMDC) e, por fim, Rodovia Rio-Petrópolis, fazendo alusão aos locais de origem e destino, de cunho histórico.

Figura 1
Localização dos Distritos do Município de Duque de Caxias/RJ.



Fonte: IBGE (2018), DNIT 2018.

Assim, para além de infraestrutura e mobilidade, a Rodovia Washington Luís constituiu uma história análoga à própria cidade, com sua potência produtiva e graves problemas sociais, perpassando todos os distritos de Duque de Caxias/RJ.

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

Mas, nos últimos anos, principalmente com a chegada dos anos 2000, houve o incremento no território de Duque de Caxias de investimentos públicos por parte do Estado. Por meio da logística, do dinamismo de novos fluxos econômicos e sistemas de movimento, a fluidez no território e reprodução de capital da cidade implicaram em novas espacializações produtivas e projetos. A abertura da Linha Vermelha (RJ-071), nos anos 1990 e do Arco Rodoviário Metropolitano (BR-493), nesta década; o projeto de construção do corredor TransBaixada, conectando os municípios de Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Mesquita e Nilópolis, promovendo a integração entre a Rodovia Washington Luís (BR-040), a Rodovia Presidente Dutra (BR-116), a Via Light e a Avenida Brasil (BR-101), além da proximidade do Aeroporto Internacional Antônio Carlos Jobim, são provas da fluidez do território para as relações comerciais, empresarias e de capitais.

Ao mesmo tempo, torna-se infecundo falarmos em reestruturação territorial de Duque de Caxias sem destacarmos o surgimento dos condomínios logísticos. Somente nas proximidades da Rodovia Washington Luís (BR-040) emergiram inúmeros empreendimentos dessa natureza ou similares, que contemplam algumas características atrativas como: divisão de custos com outros usuários relativos à segurança, tecnologia, portaria, manutenção, administração, redução custos operacionais, mobilidade espacial dos centros de operações, localização próxima aos principais centros de decisão,

consumo, investimento e serviços. Entre os empreendimentos, destacamos: *Diase BZLOG I e II*, que possuem áreas respectivas de 50.000 m²; *Multi Modal Duque de Caxias*, apresentando uma área de 64.000 m²; *Condomínio dos Armazéns do Terminal Rodoviário de Cargas do Rio de Janeiro*; *Prologis Caxias*, que dispõe de uma área de 59.000 m² e é um centro de distribuição, construída pelo grupo Diase; *Gb Armazéns Gerais*, que detém em sua área os Terminais Tnt E Patrus Transportadoras; *Golgi Duque de Caxias*, que embora não fique na Rodovia Washington Luís (BR-040), localiza-se no Arco Rodoviário do Rio de Janeiro e sofre influência da primeira.

Além dos condomínios logísticos, cadeias comerciais também se consolidam às margens da Rodovia Washington Luís (BR-040). O Grupo Carrefour, presente em 30 países com mais de 12 mil lojas entre supermercados, hipermercados e outros empreendimentos, tem mais de 570 lojas no país, entre elas dois importantes empreendimentos na Rodovia Washington Luís (BR-040): o Hipermercado Carrefour, o qual iniciou atividades em 28 de novembro de 1999 e conta com outros estabelecimentos no seu espaço, como a Cacau Show, Loja de Material para Construção Amoedo, Restaurantes, Farmácia e Posto de Gasolina, que está localizado entre o Km 119 e Km 120 da Rodovia; e a rede atacadista Atacadão, a qual está instalada entre os Km 112 e Km 113, que foi inaugurada no dia 26 de novembro de 2015 e possui mais de 6.300 m² 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. Tal empreendimento, símbolo da globalização e concentração econômica, repercute diretamente a dinâmica urbana local. Por uma vertente, promove maior acessibilidade aos bens de consumo, contudo, por outro, resulta na precarização de pequenos negócios locais, consequência da polarização econômica.

Também às margens da rodovia está o Caxias Shopping, empreendimento localizado no Km 122 e que reúne lojas e espaços de lazer e entretenimento. Inaugurado no dia 11 de novembro de 2008, ele dispõe de 25.559 m² de Área Bruta Locável (ABL), com a presença de redes como C&A, Renner, Riachuelo, Lojas Americanas, Casas Bahia, Ponto Frio e McDonald's. Contabiliza-se mais de 160 lojas, 5 lojas âncoras, 3

megalojas, 20 operações em praças de alimentação, 6 salas de cinema, 1500 vagas de estacionamento e é estimada uma média de 600.000 consumidores por mês.

Nesse ambiente, com grande relevância logística, foi idealizado o Centro de Abastecimento do Estado do Rio de Janeiro (CEARJ), que também ficaria às margens da Rodovia BR-040, em Duque de Caxias/RJ, entre os bairros do Jardim Gramacho e de Campos Elíseos. Área próxima aos principais entroncamentos rodoviários da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ): 19,5 km da Rodovia Presidente Dutra (BR-116), 7,5 km do Arco Rodoviário Metropolitano (BR-493), 14,6 km da Linha Vermelha (RJ-071), 8,5 km da Rodovia Rio-Magé. Contudo, a não instauração do empreendimento decorre de algumas tensões e polêmicas em escala local e também regional seja pela questão socioambiental, com a exclusão do Campo do Bomba I e II da Área de Proteção Ambiental (APA) de São Bento pelo ex-prefeito em 2006⁶, seja pelo impacto que essa construção causaria na rede drenagem dos rios ao entorno.

Além disso, o ambiente de litígio entre autoridades, comerciantes e populares acerca dos prejuízos que o CEARJ acarretaria ao tradicional CEASA-RJ (Centrais de Abastecimento do Estado do Rio de Janeiro)⁷. Esses entraves foram explicitados em todos os meios de comunicação, pressionando o governo do Estado a buscar uma solução conciliadora. Almejar o desenvolvimento e progresso econômico sem vilipendiar um ambiente tradicionalmente instalado. O ex-prefeito de Duque de Caxias/RJ, Washington Reis (MDB), insistia nesse projeto desde o seu primeiro mandato (2005-2007) quando aquelas áreas faziam parte das delimitações da APA do São Bento e eram pertencentes ao Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) até 2017.

Ainda localizado às margens da Rodovia Washington Luís, Km 109, ao lado do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro, encontra-se o Outlet Premium Rio de Janeiro,

⁶ Supressão da Área de Proteção Ambiental (APA) de São Bento pelo Prefeito Washington Reis em 2006, em seu primeiro mandato (2005-2007) retirando as áreas do Campo do Bomba I e II. Disponível em: <http://smeduquedecaxias.rj.gov.br/nead/Biblioteca/Leis/Leis%20Municipais/leis%20dc/2006/10%20OUTUBRO/2003%20-%20Suprime%20Area%20de%20Prote%C3%A7%C3%A3o%20Ambiental.pdf>

⁷ Entenda o projeto de construção da nova CEASA em Duque de Caxias. Disponível em: <https://odia.ig.com.br/duque-de-caxias/2020/07/5946712-entenda-o-projeto-de-construcao-da-nova-ceasa-em-duque-de-caxias.html>

inaugurado em 22 de outubro de 2015, com uma Área Bruta Locável (ABL) de 20.936 m², dois pisos de lojas, 1200 vagas de estacionamento e contabilizando 85 lojas, como Adidas, Lacoste, Tommy Hilfiger, Nike, Giorgio Armani e outras. Duque de Caxias foi o local importante para a instauração desse projeto, próximo dos principais entroncamentos rodoviários da região metropolitana e da própria cidade do Rio de Janeiro, Aeroportos Santos Dumont e Galeão / Tom Jobim, Baixada Fluminense e, ainda, das cidades serranas, Região dos Lagos e Juiz de Fora.

Entre os quilômetros 117 ao 120 da Rodovia BR-040, há um consolidado polo de moda e vestuário, tanto no atacado e varejo, com um custo-benefício vantajoso, atraindo público de todo o estado do Rio de Janeiro, principalmente dos municípios da Baixada Fluminense e Região Serrana. A “rota da moda” ganha grande repercussão nos meios de comunicação, em destaque para os meios de comunicação, por exemplo, Extra⁸, Cidade Alerta RJ/Record TV⁹.

Iniciando suas atividades em 1994 na Baixada Fluminense, o Feirão das Malhas, autodeclarado “o maior e mais completo polo de Modas do Rio” se instalou na Rodovia Washington Luís na primeira metade dos anos 2010, possui um portfólio com linhas e tendências de todos os estilos, mais de 650 lojas, 4000 vagas de estacionamento e 65 mil clientes mensais¹⁰. Além desse de maior destaque, teremos outros, como o Feirão Moda Rio, Feirão “A moda que veste barato”, ambos inaugurados em 2010, aquele é um centro comercial de atacado e varejo com mais de 300 lojas de fábrica. E este concentra

⁸ “Compre Bem: Washington Luís se torna a rodovia da moda e dos preços especiais”, 24/09/2015. Disponível em: <https://extra.globo.com/noticias/economia/compre-bem-washington-luis-se-torna-rodovia-da-moda-dos-precos-especiais-5474184.html>

“A rota da moda com bons preços fica em Duque de Caxias”, 06/08/2018. Disponível em: <https://extra.globo.com/noticias/inova-caxias/a-rota-da-moda-com-bons-precos-fica-em-duque-de-caxias-22935506.html>

⁹ “Feirão em Caxias (RJ) faz sucesso durante o Natal”, 20/12/2019. Disponível em: <https://recordtv.r7.com/cidade-alerta-rj/videos/feira-em-caxias-rj-faz-sucesso-durante-o-natal-18022020>

¹⁰ Informação extraída do site oficial do Feirão de Malhas de Duque de Caxias/RJ. Disponível em: <https://www.feiraodemalhas.com/>

mais de 200 lojas de multimarcas em uma área de 4 mil m². Em 2018, foi estabelecido o Feirão “Arena da Moda”, ao lado do Feirão das Malhas, possuindo 150 lojas com os mais variados segmentos, destinado ao público atacadista e varejista. Em razão das economias de aglomeração provocada pelos demais empreendimentos de vestuário, outros investimentos foram inaugurados nesse mesmo âmbito, um deles é o Feirão Azul e outro ao lado do cemitério público municipal, Feirão do Lu.

Por último, localizado no Km 120 da Rodovia Washington Luís, em Duque de Caxias, entre os bairros de Vila São Luís e Jardim Gramacho, o Polo Moveleiro é um ambiente de venda e fabricação de móveis residenciais e artigos para decoração. Por volta do ano de 1994, as primeiras fábricas e lojas de móveis e decoração instalaram-se às margens da BR-040, ocupando atualmente cerca de 50 mil m² no município, dada tamanha importância no cenário regional.

O Polo Moveleiro do Estado do Rio de Janeiro concentra mais de 20 lojas especializadas em ambas as direções da Rodovia Washington Luís (BR-040), tais como: Contemporani Interiores, W Móveis e Decorações, Vezzo Móveis, Viggore, Kasa Studio, Karina Móveis, Actuale Móveis, A Vantajosa (Contém cinco pisos de mostruário), Felicitá Móveis, Leine Decor, Florenza Interiores, Fernanda Design, Stilo Casa, Dell Anno, Itálinea Móveis Planejados, Personalité, Criar Interiores, Di Fare, Novo Espaço e outras. Todavia, mediante a contundente crise econômica, política e social que assolou o Brasil e especialmente o estado do Rio de Janeiro, esses empreendimentos, que já se constituíram como um apoio do governo do estado, perderam relevância econômica dentro do município. Muitas lojas foram desativadas ou então se tornaram parte do comércio de roupas do varejo e atacado.

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

Figura 2
Mapa de Localização dos novos empreendimentos do município de Duque de Caxias/RJ



Fonte: Secretária Municipal de Fazenda e Planejamento – SUPRE, 2010.

Em 2023, o Deputado Estadual Rosenverg Reis (MDB-RJ) foi autor do projeto de Lei nº814/2023, que declara a cidade de Duque de Caxias, como a “Capital da Logística”, do estado do Rio de Janeiro.¹¹ O parlamentar destaca a relevância da Rodovia Washington Luís (BR-040) para o desenvolvimento do município de Duque de Caxias e também da Baixada Fluminense. Desta forma, a infraestrutura proporciona a essa dimensão territorial uma região de investimento e consumo no Estado. Além de salientar acerca do Arco Metropolitano (BR-493), reconhecendo o eixo rodoviário como de relevante interesse econômico do estado do Rio de Janeiro.

É mister informar que, apesar de todas essas potencialidades econômicas e de investimentos, a proximidade dos principais centros comerciais do Brasil, vendida pelo chefe do executivo municipal como “a esquina do Brasil”, a Rodovia possui muitos problemas, principalmente aqueles pertencentes ao campo de infraestrutura e de organização/gestão. A atual concessionária, Concer, responsável pela conservação da estrada, cobrança de pedágios, controle de tráfego e investimento, não cumpriu com suas incumbências e obrigações.

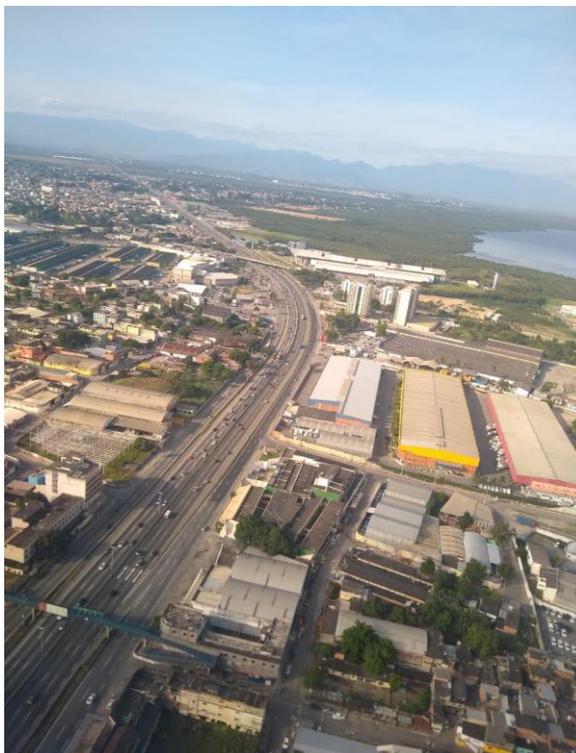
Em 2018, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) entrou com um processo para cassar a concessão da empresa, que foi iniciado em 1996. Contudo, em novembro de 2020, o Ministério da Infraestrutura abreviou a concessão da empresa, com fim para janeiro de 2021. O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) tinha como planejamento administrar a rodovia a partir de março de 2021. Em 2022, o Governo Federal abriu leilão para uma nova concessão. Contudo, a burocracia para a nova administração da BR-040 ainda se encontra em estágio de finalização. A expectativa é que até o fim de 2024 o Tribunal de Contas da União (TCU) de o aval na

¹¹ Projeto de Lei Nº 814/2023. Ementa: Declara a cidade de Duque de Caxias, como a “Capital da Logística”, do estado do Rio De Janeiro. Autor: Deputado Rosenverg Reis. Disponível em: <http://www3.alerj.rj.gov.br/lotus_notes/default.asp?id=161&URL=L3NjcHJvMjMyNy5uc2YvMGM1YmY1Y2RIOTU2MDFmOTAzMjU2Y2FhMDAyMzEzMWlvMWRhYzZcwYjVhOGY0ZTk0MjAzMjU4OTljMDA1YTUwYzZc/T3BibkRvY3VtZW50JkhpZ2ZhsaWdodD0wLDIwMjMwMzAwODE0&>.

documentação referente à transferência do ativo à iniciativa privada e em 2025 seja possível lançar o edital, em seguida promover o leilão de concessão e por fim, a assinatura do contrato no 3º trimestre de 2025¹².

Figura 3

Vista aérea da Rodovia Washington Luís (BR-040), Duque de Caxias. Novembro de 2019.



Fonte: Acervo Próprio

À vista disso, as iniciativas empresariais ao longo da Rodovia Washington Luís materializam os tensionamentos entre desenvolvimento econômico e desigualdades socioespaciais. Enquanto esses projetos promovem uma modernização que insere Duque de Caxias em redes globais de circulação de mercadorias e capitais, eles também

¹² Andamento do cronograma para concessão da BR-040 (Juiz de Fora-MG/Rio de Janeiro-RJ). Disponível em: <<https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/rodovias/novos-projetos-em-rodovias/BR-040-495-MG-RJ-JF-RIO#:~:text=A%20concess%C3%A3o%20da%20BR%2D040,Bras%C3%ADlia%20e%20Rio%20de%20J%20aneiro>>.

reverberam os contrastes entre áreas de alta densidade econômica e regiões periféricas carentes de infraestrutura básica. A produção do espaço, desta forma, ocorre de forma desigual, reiterando a relevância de políticas públicas que possam atenuar os impactos negativos dessa lógica de urbanização desordenada e neoliberal.

4. Considerações Finais

A produção do espaço foi brevemente analisada neste texto como o lócus de produção e reprodução das práticas capitalistas, no cotidiano e nas cidades, reverberando como uma consequência dos debates relativamente a todos os âmbitos da sociedade, econômico, político e social. Por meio de uma abordagem qualitativa, fundamentada em revisão bibliográfica e análise documental, identificamos que os empreendimentos logísticos, comerciais e industriais desempenham um papel essencial na reconfiguração do espaço caxiense, promovendo sua mercantilização e inserção em redes globais de circulação econômica.

Elucidamos como o espaço apresenta multiplicidades e como ele é construído socialmente, indo muito além das dimensões exclusivistas da dimensão econômica de mercadorias. Mobilizamos autores que realizaram uma interlocução, na tentativa de responder os possíveis diálogos entre os tensionamentos da estrutura capitalista e uma cidade localizada na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ), Duque de Caxias, e sua principal infraestrutura de transporte e flexibilidade, a Rodovia Washington Luís (BR-040), as quais apresentam inúmeras indagações mediante seu desenvolvimento.

A cidade de Duque de Caxias possui, historicamente, uma trajetória industrial, mediante a construção da Fábrica Nacional de Motores (FNM) e da própria Refinaria Duque de Caxias (REDUC-PETROBRÁS), que ainda hoje é responsável pelo grande produto interno bruto do município (Rodrigues, 2017). Todavia, o município assiste, assim como as demais áreas de borda da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, a um processo de reestruturação territorial-produtiva, com o advento não somente de novos empreendimentos industriais e consolidação dos antigos espaços fabris, mas também

pelo surgimento de novas formas-conteúdo, especialmente na esfera da logística (Rodrigues, 2019).

Compreendemos que os limites da Região Metropolitana Fluminense (Oeste, Leste, Norte) têm se consolidado como vetores de expansão econômica da própria metrópole, em contato com as demais regiões do interior do estado de Rio de Janeiro e reverberando a influência econômica para outros estados do país. Duque de Caxias, assim como as demais cidades situadas nas bordas metropolitanas, tem se tornado um espaço privilegiado não somente para fábricas não tão bem-vindas na capital do estado, mas como área de profunda fluidez territorial de mercadorias.

Assim, podemos reconhecer uma trajetória econômica de Duque de Caxias que expressa em seu território um conjunto de aspectos em movimento: a) o fortalecimento da Rodovia Washington Luís (BR-040) como espinha dorsal da articulação econômica no município; b) a ampliação e complexificação do Polo Petro-Gás-Químico, sustentado e historicamente estruturado com base na Refinaria de Duque de Caxias (REDUC-PETROBRAS); c) a permanência de um Polo Moveleiro no município, mesmo que vivendo um turbulento momento pela crise econômica de superação ainda não projetada; d) a presença de novos empreendimentos industriais organizados em novas plantas ou ancorados em condomínios industriais; e) a multiplicação de condomínios logísticos, que agem como vetores de uma reestruturação espacial e imobiliária orientada pela BR-040; f) a consolidação do segmento têxtil de consumo no varejo e atacado ao longo da BR-040, mediante as vantagens econômicas oriundas da centralização espacial das atividades produtivas.

5. Referências Bibliográficas

DEBORD, Guy. **A Sociedade do Espetáculo**. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.

HARVEY, David. **Os limites do capital**. São Paulo: Boitempo, 2013.

JAPPE, Anselm. **Guy Debord**. Lisboa: Antígona, 2008.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. 5. ed. São Paulo: Centauro, 2008.

LEFEBVRE, H. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

LEFEBVRE, H. La producción del espacio Madrid: Capitain Swing,[1974] 2013. **Coleção Entrelíneas**.

LENCIONI, Sandra. **Metrópole, metropolização e regionalização**. Rio de Janeiro: Consequência, 2017. 264 p.

LOPES, Artur Costa. **A Rodovia Washington Luís e as Transformações no Espaço de Duque de Caxias**. História, Natureza e Espaço – Revista Eletrônica [online], v. 2, n. 2, p. 1-19, 2013.

MARX, Karl. **Manuscritos econômico-filosóficos**. Boitempo Editorial, 2015.

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

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, 242 f.: il. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de Geociências PPGG, Rio de Janeiro.

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. Revista brasileira de geografia econômica**, n. 15, 2019.

RODRIGUES, André Luiz Teodoro. Duque de Caxias: novos e velhos desafios em questão. **Espaço e Economia. Revista brasileira de geografia econômica**, n. 10, 2017.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: EDUSP, 1996. 308 p.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. São Paulo: Record, 2000. 174 p.

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

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