

THIAGO COUTINHO RODRIGUES

DE IGUASSÚ A DUQUE DE CAXIAS:

**o processo de urbanização do início do século XX ao final
da década de 1970**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao curso de Especialização em Política e Planejamento Urbano do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Especialista.

Orientadora: Prof. Dra. Fania Fridman

Rio de Janeiro

2012

THIAGO COUTINHO RODRIGUES

DE IGUASSÚ A DUQUE DE CAXIAS:

**o processo de urbanização do início do século XX ao final
da década de 1970**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao curso de Especialização em Política e Planejamento Urbano do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Especialista.

Aprovado em: ____/ ____/ ____

BANCA EXAMINADORA

Professora Dr^o. Dr^a. Fania Fridman
Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional – UFRJ

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus, pela realização e término do meu curso.

Agradeço, aos meus pais, que me apoiaram em todos os sentidos nas minhas escolhas durante meu trajeto nesta Faculdade e por serem estas pessoas maravilhosas que me fizeram a pessoa que sou hoje.

Agradeço as minhas irmãs Thais e Thainá que me ajudaram e tiveram muita paciência no momento da confecção meu trabalho, pois sempre que eu não aguentava mais escrever era a elas que eu recorria para me distrair e me dar forças.

Agradeço aos meus demais familiares, avós, tios, primos – sendo sempre fundamentais em minha vida, sempre digo que vocês são irmãos e não apenas primos – pois todos eles acompanharam minha trajetória e depositaram toda a confiança em mim e em meus estudos. Com um especial abraço para meus pequenos Breno e Alice.

Agradeço a todos os meus amigos – Munique, Henrique, Thiaguinho, Vanessa (Copo), Diego (Barba), Fernanda, David, Ingrid, Matheus, Alan, Ursula, Ticianne, Priscylla Guerreiro, Dayana, Wallace, Raquel, Wilton, Thiago Leite e Rafael. Todos estes e outros que me ajudaram muito e seguiram comigo neste curso e na vida.

Agradeço ao GESTHU pelos ótimos anos de estágio e pesquisa. Pela experiência que este me proporcionou.

Agradeço a professora Fania Fridman, que além de ser minha orientadora da especialização e do estágio, também poderia dizer que é uma ótima amiga, que sempre me aconselha e me ajuda.

Não posso esquecer-me de agradecer aos funcionários do IPPUR que viabilizaram a realização deste curso.

Obrigado por tudo!

RESUMO

Essa pesquisa busca analisar o processo de urbanização de Duque de Caxias. Para tal, recorremos a um recorte histórico que se estende do início do século XX, até o final da década de 1970. A pesquisa debruça-se em alguns fatores importantes, como a chegada das ferrovias, as obras de saneamento, a construção de vias de acesso entre Caxias e a cidade do Rio de Janeiro, a emancipação, a chegada dos migrantes e a proliferação dos loteamentos. Buscamos retratar como as intervenções promovidas pelo poder público alteraram a geografia e a ocupação do município. Através de uma intensa pesquisa bibliográfica e documental pudemos corroborar com a bibliografia referente à Baixada Fluminense, entendendo e contando como a proximidade com a capital federal teve fundamental importância para as transformações urbanas e o crescimento populacional. Passamos pela formação da cidade-dormitório até a origem de um subcentro dentro da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. A proximidade com o Rio de Janeiro e o fato de Caxias ter sido uma área de passagem de mercadorias que vinham do interior do país em direção a capital federal promoveu uma curiosa ocupação dos terrenos do município, tornando-a uma periferia da cidade do Rio de Janeiro, onde os trabalhadores das classes baixas acabaram fixando-se. Porém isso só foi possível devido às obras de saneamento e a chegada das ferrovias que facilitaram a ocupação da área e o crescimento do número de loteamentos.

Palavras-chave: Processo de urbanização. Duque de Caxias. Iguassú. Crescimento populacional. Loteamento. Rio de Janeiro.

ABSTRACT

This research analyzes the process of urbanization in Duque de Caxias. To this end, we resort to a historical period that extends from the beginning of the twentieth century until the late 1970s. The research focuses on some important factors such as the arrival of the railroads, sanitation works, construction of access roads and the city of Caxias in Rio de Janeiro, emancipation, the arrival of migrants and the proliferation of subdivisions. We seek to portray as the interventions promoted by the government that changed the geography and occupation of the city. Through an extensive research for the literature and documents could corroborate the literature on the Lowlands, we understand and consider as the proximity of the federal capital which had a decisive importance for population growth and urban changes. We passed through the formation of the dormitory town until the formation of a sub-center within the metropolitan area of Rio de Janeiro. The proximity of the Rio de Janeiro and the fact Caxias was a transit area for goods coming from the interior toward the federal capital hosted a curious occupation of land in the city, making it an edge of the city of Rio de Janeiro where workers from the lower classes Just settling. But there that was only possible due to sewage works and the arrival of railroads which promoted the occupation of the area the growing number of subdivisions.

Key words: *Urbanization process. Duque de Caxias. Iguassú. Population growth. Allotment. Rio de Janeiro.*

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	8
2	DE IGUASSÚ...	11
2.1	A BAIXADA FLUMINENSE	12
2.1.1	Estrada do Comércio	13
2.1.2	Porto Estrela	13
2.2	INTERVENÇÃO ESTATAL PARA O DESENVOLVIMENTO DE IGUASSÚ	14
2.2.1	Construção das estradas de ferro	14
2.2.2	Obras de saneamento	17
2.2.3	Estradas de rodagem	20
3	...A DUQUE DE CAXIAS	21
3.1	FORMAÇÃO DE NOVOS CENTROS URBANOS DENTRO DO MUNICÍPIO DE IGUASSÚ	22
3.2	EVOLUÇÃO URBANA DE DUQUE DE CAXIAS	24
3.3	EMANCIPAÇÃO DE DUQUE DE CAXIAS	25
4	O PROCESSO DE LOTEAMENTO DE DUQUE DE CAXIAS	28
4.1	A PROXIMIDADE COM A CAPITAL	29
4.1.1	Formação da cidade-dormitório	30
4.1.2	Formação do subcentro regional	34
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	38
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	40

1 INTRODUÇÃO

Duque de Caxias se configura com uma área periférica na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, com localidades precárias e outras servidas de toda estrutura urbana, mas que conta atualmente com a segunda maior economia Estado do Rio de Janeiro (atualmente). Caxias constitui-se em um importante subcentro comercial e de serviços, é um pólo concentrador de várias atividades, atraindo para o município muitos moradores de municípios vizinhos. Isso ocorre devido à evolução de seus aparatos urbanos, do desenvolvimento de sua economia e por representar uma centralidade do seu entorno.

Porém como veremos durante o trabalho, nem sempre Caxias teve essas características, na verdade o município passou por momentos muito distintos. No período que iremos analisar, pesquisamos desde o início do século XX até o final da década de 1970. Como iremos perceber este é um período bem extenso e, por isso, escolhemos alguns aspectos em detrimento de outros, sendo assim nossa pesquisa dá maior ênfase a questões ligadas diretamente à urbanização do município, como as obras de saneamento, a construção de estradas de ferro e vias que possibilitavam a comunicação com a cidade do Rio de Janeiro, a formação dos loteamentos e a chegada dos migrantes, a constituição da cidade-dormitório e, por fim, o começo da industrialização em grande escala de Caxias.

Para isso percorremos um caminho que conta a história social e urbana de Caxias e de uma forma geral da Baixada Fluminense. Essa história nos ajuda a compreender a geografia, a morfologia e a origem da população que formou o município. No primeiro capítulo, trabalhamos com informações gerais da Baixada, focando na questão do saneamento; na construção de estradas para o transporte de mercadorias, já que a área que compõe a atual Duque de Caxias foi área de passagem de mercadorias que vinha do interior do Brasil em direção à cidade do Rio de Janeiro; na construção das ferrovias e das vias que facilitaram o contato com o centro do Rio e ao mesmo tempo abriu um leque de opções de moradias para a população mais pobre que vinha para capital federal à procura de melhores condições de vida e da própria população pobre da cidade do Rio de Janeiro que devido à valorização das áreas centrais do município e do elevado custo de vida, viu-se obrigada a se mudar para áreas mais periféricas da própria cidade e posteriormente para municípios vizinhos.

No segundo capítulo trabalhamos com a formação de importantes áreas dentro da Baixada e com as emancipações que ocorreram durante a década de 1940 dando uma nova configuração ao então município de Nova Iguaçu ao modificar a geografia da Baixada Fluminense. Entre estas emancipações temos a desvinculação de Caxias do município de Nova Iguaçu. Caxias rapidamente foi ganhando destaque no cenário estadual pelo rápido crescimento da população e o crescimento do setor terciário.

O terceiro capítulo é o mais importante, pois configura todas as transformações que mostramos neste trabalho, traz informações sobre a importância que a proximidade entre Caxias e Rio de Janeiro teve na urbanização e no crescimento populacional do município. Caxias funcionou como área de transbordo do município do Rio e se apoiou neste fato para se desenvolver economicamente. Também apresentamos a questão habitacional através dos loteamentos que deram origem à cidade-dormitório, pois muitos dos moradores do município se deslocavam diariamente em direção ao Rio para poder trabalhar. Ao final mostramos o início de uma nova fase para o município com o incremento do comércio e serviços no centro do município e com a criação da área industrial próximo a rodovia Washington Luiz, destacando-se a construção da Refinaria Duque de Caxias (REDUC).

As relações históricas que ocorreram entre a cidade do Rio de Janeiro e Caxias - desde que a área que hoje compõe o município fazia parte de Iguassú - foram essenciais à sua urbanização contribuindo para a formação deste e para o processo de conurbação que se pode observar entre os dois municípios. A escolha do município como tema da monografia deve-se à sua representatividade no Estado do Rio de Janeiro, à proximidade com a capital sofrendo, desta forma, influências da cidade do Rio e por ser uma área periférica que no decorrer da história ganhou destaque no cenário nacional.

Trabalhamos com a perspectiva que Duque de Caxias possui um processo de urbanização distinto dos demais municípios da Baixada Fluminense. O fato de fazer divisa com a cidade do Rio de Janeiro contribuiu para seu desenvolvimento urbano, porém municípios como Nilópolis e São João de Meriti, também municípios limítrofes, não vivenciaram o mesmo desenvolvimento de Caxias.

Duque de Caxias alcançou ao longo de sua história um crescimento econômico superior aos municípios citados acima. Levando-se em consideração somente os municípios da Baixada, sua infraestrutura urbana, industrial e econômica

compara-se apenas ao município de Nova Iguaçu. No entanto Caxias e Nova Iguaçu diferenciam-se justamente pela distância entre seus centros e a cidade do Rio. Nova Iguaçu por ter seu centro mais afastado do centro do Rio teve que desenvolver seus serviços e indústrias, enquanto Duque de Caxias, com a urbanização mais dependente do município carioca, acabou por se tornar uma cidade-dormitório.

A construção da Refinaria de Duque de Caxias (REDUC) e a criação do parque industrial possibilitaram a alteração do quadro de empregos do município, gerando um grande número de postos de trabalho e fazendo com que os moradores locais não fizessem do município apenas um local de repouso. Porém as mudanças neste quadro são lentas em relação à mudança que ocorreu na produção industrial, pois mesmo com o aumento no quadro de empregos do setor industrial, o município não conseguiu absorver uma quantidade relevante da mão-de-obra que estava disponível em Caxias. O parque petroquímico que se instalou ao redor da REDUC foi aos poucos aumentando a oferta de empregos e diminuindo a migração pendular diária que ocorria no município. Some-se ainda a importância que o setor terciário possuía na oferta de trabalho.

Podemos considerar que nosso objetivo com essa pesquisa é o de analisar os processos pretéritos de urbanização de Duque de Caxias a partir da intervenção do Estado, mostrando como a proximidade com a cidade do Rio de Janeiro teve fundamental importância na transformação de Caxias, gerando uma conurbação e a formação de uma cidade-dormitório e possibilitando o desenvolvimento do mesmo em termos populacionais e econômicos.

Metodologicamente, procuramos entender como os agentes que produzem o espaço urbano da metrópole carioca e de Duque de Caxias o fazem a partir de deslocamentos, desativações e redistribuições de pessoas, empresas e de residências quase sempre desconsiderando os anseios dos cidadãos envolvidos. Para isso avaliamos como os cidadãos que residiram no município tiveram seu cotidiano ligado à cidade do Rio de Janeiro. Estas avaliações estão baseadas em pesquisa bibliográfica e documental. Buscamos também autores que já fizeram pesquisas similares. Para alcançarmos os resultados propostos trabalhamos no levantamento de documentos históricos que retratam o tema proposto e compreendem o período analisado. Após levantamento em diversas instituições, utilizamos documentos e bibliografia referentes à intervenção estatal no município.

2 DE IGUASSÚ...

Para buscarmos as transformações que ocorreram em Duque de Caxias precisamos compreender melhor os processos administrativos, ocorridos durante o final do século XIX e início do século XX, pelos quais a Baixada Fluminense passou e, em especial, o município de Iguassú. Como veremos mais adiante, Caxias tem sua origem ligada a este município. Desta forma, poderemos abarcar os processos pelos quais Caxias foi submetida durante o século XX.

Alguns momentos importantes da evolução econômica e política de algumas áreas do município (neste momento já denominado de Nova Iguaçu, como verificaremos mais à frente) são a criação do distrito do São Matheus através da Lei nº 1.932 de 1916 que, em 1921 passou a se denominar Nilópolis, e dos distritos de Estrela e de Duque de Caxias em 1931, cuja a sede era a Estação de Meriti.

Segundo Souza (2002, p.68) até a década de 1940, o município de Nova Iguaçu estava dividido administrativamente em nove distritos: Nova Iguaçu (centro de Nova Iguaçu, Mesquita, Morro Agudo, Andrade Araújo, Prata, Ambahi, Santa Rita, Ahiva, Amaral, Carlos Sampaio, parte de Belford Roxo, Heliópolis e Itaipu); Queimados (Queimados e Austin); José Bulhões (José Bulhões, Retiro, São Bernardino, Iguaçu Velho, Barreira, Tinguá, Paineiras, Rio D'Ouro, Santo Antônio e São Pedro); São João de Meriti (São João de Meriti, parte de Belford Roxo, São Matheus, Thomazinho, Itinga, Rocha Sobrinho, Vila Rosaly, Coqueiros e Coelho da Rocha); Bonfim (Bonfim e Santa Branca); Xerém (Xerém, Pilar, Actura e Rosário); Nilópolis (Nilópolis); Caxias (Centro de Caxias e Sarapuí); e Estrela (Imbariê, Santa Lúcia, Parada Angélica e Estação de Estrela).

Neste capítulo pretendemos mostrar, primeiramente, como se configurava a Baixada sob os aspectos administrativo, político e econômico. Iremos recorrer sempre à questão do município de Nova Iguaçu antes de sua reconfiguração devido às emancipações que ocorreram durante sua história. Buscaremos ainda um arcabouço teórico para dar sustentação às informações necessárias ao desenvolvimento do tema proposto.

Em um segundo momento, analisaremos as questões ligadas à intervenção estatal na área da Baixada Fluminense. Nesta fase trataremos de três recortes que ocorreram durante o processo de urbanização da Baixada. O primeiro tema refere-se à construção das estradas de ferro que cortaram e ainda cortam a área estudada;

o segundo diz respeito às iniciativas e projetos de saneamento que a Baixada Fluminense foi submetida durante o período analisado; e, por último, as construções das estradas de rodagem que modificaram a dinâmica do município de Nova Iguaçu, dando maior destaque às áreas ainda não valorizadas alterando o fluxo econômico do município.

2.1 A BAIXADA FLUMINENSE

De acordo com suas características físicas (geomorfológicas), a Baixada Fluminense (BF) é uma região reconhecida como uma planície flúvio-marinha rasa (SIMÕES, 2007) entre o sopé da Serra do Mar e o Oceano, interrompida por colinas e maciços costeiros. Esta área assumiu durante os séculos passados diversas funções, desde as atividades rurais como plantação de cana, de café e de citricultura como também a de moradias através dos loteamentos. A origem da Baixada se deu a partir de três municípios - Iguassú, Magé e Itaguaí. Nos anos 1940 foi iniciada a fragmentação do espaço da Baixada com as emancipações, primeiramente de Duque de Caxias, depois de São João de Meriti e de Nilópolis.

Existe uma indefinição sobre os municípios que compõem a BF. Por vezes estão definidos segundo um enfoque político-institucional para fins de planejamento de acordo com a Secretaria de Estado de Desenvolvimento da Baixada e Região Metropolitana (SEDEBREM) que considera treze municípios¹. Há também uma regionalização histórico-cultural segundo o Centro de Informações e Dados do Estado do Rio de Janeiro (CIDE-RJ), baseando-se na formação social da área - história da conquista, ocupação e evolução social e econômica. Atualmente seus municípios são considerados como parte da Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

Muitos estudiosos dedicaram-se ao estudo da BF. Para sinalizar a área de nossa pesquisa, estamos trabalhando com parte do que seria a Baixada Fluminense em termos de relevo, pois as áreas de baixadas do Estado do Rio de Janeiro compreendem uma extensa área do território fluminense. Nesta pesquisa utilizamos a definição de Baixada Fluminense como a área que abrange quase toda a baixada da Guanabara. Mais especificamente, trabalhamos com a definição da Fundação para o Desenvolvimento da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (FUNDREM),

¹ Belford Roxo, Duque de Caxias, Guapimirim, Itaguaí, Japeri, Magé, Mesquita, Nilópolis, Nova Iguaçu, Paracambi, Queimados, São João de Meriti e Seropédica.

que considerou o nível de urbanização, o índice populacional, o grau de violência, demarcando a área como Unidades Urbanas Integradas a Oeste (UUIO). Com a utilização dessas observações admitiram-se como parte desse território os municípios: Duque de Caxias, São João de Meriti, Nilópolis, Nova Iguaçu, Belford Roxo, Queimados, Japeri e Mesquita.

Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) a região estudada não possui uma definição administrativa, ou seja, não é considerada como uma mesorregião do estado do Rio de Janeiro. Como não há um consenso sobre a sua composição, nossa pesquisa busca analisar a formação deste território desde o final do século XIX, com a construção das Estradas de Ferro e segue pelo século XX com as intervenções saneadoras, ressaltando alguns aspectos da ocupação da área até a sua configuração atual.

2.1.1 Estrada do Comércio

Em 1822 foi aberta pela Junta Real do Comércio, a Estrada do Comércio para facilitar o transporte da produção cafeeira o que ocasionou maior importância à região do recôncavo da Guanabara. Começando na Vila de Iguassú e seguindo até o porto de Ubá e de lá até Minas Gerais, foi a primeira estrada exclusivamente para o escoamento do café e importante via de ligação com a Corte. Entretanto, somente em 1837 esta via foi finalmente calçada.

2.1.2 Porto Estrela

No ano de 1846, Estrela é elevada à condição de município com as paróquias de Inhomirim, Pacobaíba, Nossa Senhora do Pilar e Petrópolis. Mesmo com o declínio do ciclo do ouro em Minas, o Porto de Estrela continuou sendo a principal ligação do Rio de Janeiro com o interior do país. Tratava-se de uma área importante economicamente: um exemplo disso foi a transferência da Fábrica de Pólvora da Lagoa Rodrigo de Freitas para a Raiz da Serra da Estrela. Em 1848 iniciou-se a construção da Estrada Normal da Estrela que ligava o porto a Paraibuna. Esta estrada facilitou o contato e o comércio entre a Corte e as províncias de São Paulo e de Minas Gerais.

Percebemos que até primeira metade do século XIX a região em estudo recebeu importantes obras, como a construção de algumas estradas que seguiam

até os portos utilizados para escoar ouro (no século XVIII) e, no Oitocentos, o café. Porém, somente a partir da segunda metade daquele século é que a Baixada Fluminense auferiu grandes investimentos, que acabariam ajudando no desenvolvimento urbano da região, como a construção das Estradas de Ferro e o saneamento da região.

2.2 INTERVENÇÃO ESTATAL PARA O DESENVOLVIMENTO DE IGUASSÚ

Torna-se necessário destacar como a intervenção do Estado brasileiro contribuiu para a evolução urbana da Baixada Fluminense. Somente com a intervenção do governo federal a partir da construção das estradas de ferro é que o local estudado passa a se desenvolver econômica e socialmente, deixando de possuir apenas um caráter agrícola e tornando-se área periférica da cidade do Rio de Janeiro. “O projeto de colonização do governo federal é central para analisarmos a dinâmica demográfica da Baixada e a incorporação da região ao modelo de desenvolvimento industrial” (Souza, 2002, p.91).

Como veremos nos tópicos seguintes, a Baixada recebeu grande incentivo do governo através das obras que ocorreram entre a segunda metade do século XIX e a década de 1960. A Baixada Fluminense através da construção das estradas de ferro, das obras de saneamento e das estradas de rodagem é incorporada ao modelo de desenvolvimento pelo qual o Brasil estava passando sendo, em muitas ocasiões, pioneiro deste desenvolvimento, como ocorreu com a primeira estrada de ferro do Brasil (construída de forma privada, mas que dará um impulso naquela, até então, nova forma de transporte) e nos projetos de saneamento que foram empreendidos na localidade.

2.2.1 Construção das estradas de ferro

A inauguração da primeira ferrovia brasileira, a E.F. Petrópolis (ou Mauá, como ficou mais conhecida devido ao seu idealizador e financiador, Irineu Evangelista de Souza, o barão de Mauá) ocorreu em 30 de Abril de 1854 e tinha como objetivo ligar o Rio de Janeiro a Petrópolis. Esta via férrea pode ser considerada um marco na transformação da dinâmica sócio-econômica da BF. A Estrada de Ferro, criada com capital privado, no primeiro momento ligava o Porto

Mauá (Estação de Guia de Pacobaíba) a Fragoso e Inhomirim. Na década de 1880 foi completado o trecho que ligava a Raiz da Serra à Serra de Petrópolis.

Com a sua abertura, começou a tomar forma uma prática que se tornou comum àquela época - o abandono do transporte fluvial e de alguns portos, antes importantes para o escoamento do café e do ouro vindo de Minas. Com o deslocamento do fluxo de mercadorias do Porto Estrela para o Porto da Guia de Pacobaíba, transformado em estação ferroviária, iniciou-se o gradativo declínio das localidades que margeavam estes portos, como o de Estrela. Lembrando que nesse primeiro momento de construção a área alterada pelas obras ainda não eram consideradas insalubres.

Um gradual abandono dos transportes fluviais ocorreu na região, através do transporte ferroviário à medida que este se expandia pelo território. Esta substituição do tipo de transporte não ocorreu apenas para o deslocamento de mercadoria, mas também para o deslocamento de pessoas: com o primeiro ramal da E. F. D. Pedro II essa substituição foi ratificada.

A região percebeu grandes alterações a partir da segunda metade do século XIX com a construção das Estradas de Ferro que cortavam a Baixada, mudando sua configuração urbana. Porém, a E.F. Dom Pedro II, construída em 1858 e que ligava a capital carioca à BF, passando por Maxabomba (hoje, Nova Iguaçu), Queimados e Japeri exerceu maior impacto, especialmente nas localidades onde se instalaram as estações de trem. Algumas vilas desapareceram, enquanto outras localidades surgiam à medida que os trilhos se assentavam na vasta baixada.

No caso da via Dom Pedro II, construída com a função de escoar a produção de café, suas estações formaram centros de ebulição social e econômica que resultaram da efetivação deste meio de transporte em detrimento do transporte fluvial e da Estrada do Comércio. Em 1891 a sede do município de Iguassú deslocou-se para o florescente arraial de Maxabomba. Já em 1916, Maxabomba viria a ter seu nome trocado para Nova Iguaçu em homenagem ao nome da primeira sede (Iguassú), que passa a ser conhecida, então, como Iguaçu Velho.

Com a construção das Estradas de Ferro declinaram algumas áreas e houve importante progresso social e econômico em outras. Tal progresso deixou em seu rastro a imposição de uma nova organização político-social que marcou a paisagem da região. Alguns municípios entraram em decadência e acabaram por se

extinguirem como Estrela e Iguassu, este último tendo sua sede substituída por Maxabomba (tal como citado acima).

Em 1876 foi inaugurada a Estrada de Ferro Rio D'Ouro, tendo suas obras terminadas em 1882 e sendo aberta ao público no ano seguinte. Este caminho férreo foi fechado em 1970 em plena ditadura militar quando o então presidente marechal Arthur da Costa Silva, proibiu o tráfego em sua extensão.² A E.F. foi implantada para levar os materiais necessários à construção de reservatórios d'água na Serra do Tinguá que objetivavam resolver o problema de abastecimento na cidade do Rio de Janeiro. Para o transporte ferroviário a Baixada foi dividida em três sub-ramais, o de Tinguá, o de Jaceruba e o ramal de Xerém (RODRIGUES, 2010).

Em 1886 é criada a E.F. Leopoldina Railway que partia da cidade do Rio de Janeiro em direção a Petrópolis – saía de São Francisco Xavier para atingir Merity (atual Duque de Caxias, ver figura 01). Anos depois esta Estrada de Ferro anexou os trechos da Estrada de Ferro Príncipe do Grão-Pará e da Estrada de Ferro Mauá ligando, desta forma, a cidade do Rio de Janeiro a Petrópolis.

FIGURA 01: Estação de Merity em 1916



Estação Merity (atual Duque de Caxias), vendo-se Nilo Peçanha, presidente do Estado do Rio de Janeiro, 1916. Fonte: Revista Pilares da História Nº 9, maio de 2009, p. 106.

² No dia 1º de Maio de 1969 o então presidente brasileiro proibiu o tráfego no sub-ramal Xerém e no ano seguinte em toda estrada de ferro. Xerém possuía uma organização camponesa que ampliou-se por grande parte da Baixada Fluminense, a Associação de Lavradores Fluminense. Com o objetivo de dificultar a propagação do movimento e tentando isolá-lo, o governo militar fechou o sub-ramal.

O progresso passou pela BF deixando em seu rastro a imposição de uma nova organização político-social que deixou marcas na paisagem da região. A modernização dos transportes no Brasil propiciou um grande salto à região e a Baixada sofreu uma grande transformação. A população aumentou consideravelmente e novas concentrações demográficas surgiram, dando início à urbanização das localidades que margeavam as estações e à expansão do eixo econômico da BF. A ligação com a cidade do Rio de Janeiro possibilitou aumentar o fluxo econômico e populacional entre estas duas áreas.

2.2.2 Obras de saneamento

No início do século XX, mais precisamente em 1910, foi formada a Comissão Federal de Saneamento da Baixada Fluminense (CFSBF). Primeira iniciativa federal para tentar combater as doenças palustres que assolavam a região, a idéia era incluir a BF no projeto de modernização do país. O projeto foi assinado no governo de Nilo Peçanha e, no começo das atividades, foram desapropriados os terrenos e prédios compreendidos na região a sanear.

A CFSBF apontou que a ação antrópica no ambiente natural da BF com obras sem estudos prévios – como os aterros destinados à construção das Estradas de Ferro e de estradas de rodagem – transformaram a Baixada em um imenso pântano, uma vez que se constituíram em verdadeiras barragens ao escoamento das águas (FADEL, 2006). O saneamento tinha como foco não só o combate a malária, mas também, a revitalização³ da região que sofria com a decadência da agricultura, que até este momento era a maior atividade econômica da BF.

A Comissão de Saneamento identifica em seus relatórios dois motivos principais para a formação das áreas pantanosas na Baixada Fluminense, além de fazer um mapeamento da área (figura 02). O primeiro motivo diz respeito ao abandono das terras e à falta de cuidado com os rios, por isso a Comissão Federal de Saneamento da Baixada Fluminense previa como passo importante para a recuperação das áreas saneadas a ocupação do local, no sentido da preservação destas localidades. O segundo motivo refere-se às intervenções que ocorreram na

³ “Na breve exposição do presidente Nilo Peçanha à Assembléia Legislativa, percebe-se que a justificativa da constituição de uma Comissão Federal de Saneamento refere-se menos a um ataque aos focos de malária existentes na região e mais a uma preocupação em recuperar uma vocação natural da região para a agricultura. Nesse caso, o saneamento é entendido não somente como higiene pública, mas também como instrumento de revitalização da região. No entanto, o combate à malária, por meio de obras de engenharia que eliminassem seus principais focos, isto é, os pântanos, constituiu-se no principal objetivo da Comissão” (FADEL, 2005 p.29).

recente industrialização e acabavam fixando-se em áreas próximas à cidade do Rio de Janeiro. Devido ao alto preço da terra naquela cidade, quando esses imigrantes conseguiam ali se fixar na maioria das vezes eram em áreas precárias como as favelas ou em bairros mais distantes do centro. Com o aumento populacional ocorreu a ocupação “desordenada e irregular” não apenas na Baixada, mas também na própria cidade do Rio de Janeiro.

O DNOS teve grande participação neste processo de ocupação da Baixada, pois seu interesse era recuperar áreas para os grandes proprietários de terras, as quais formariam os bairros proletários que renderam lucros aos grupos de especuladores imobiliários. É possível perceber que as obras de saneamento garantiram as condições necessárias para que os proprietários de terras e os grupos especuladores ampliassem a disponibilidade das áreas para serem loteadas. Segundo Souza:

O saneamento realizado pela Comissão garantiu as condições mínimas para atender aos interesses de frações da classe dominantes locais e regionais, além de integrar a Baixada Fluminense ao projeto nacional de colonização e modernização inaugurado pelo governo Vargas, principalmente durante o Estado Novo. É possível identificar, nesse projeto, algumas características: a redescoberta e a ocupação dos espaços vazios, principalmente de áreas desvalorizadas, por meio da redução das áreas pantanosas, do controle das doenças e do aumento da produção agrícola; o desenvolvimento industrial a partir da forte intervenção estatal; e o fornecimento de uma educação técnica que promovesse o nacionalismo e o progresso agrário e industrial. Esse projeto deixou marcas em Duque de Caxias e foi efetivado por meio da forte intervenção do poder público, expresso na instalação do Núcleo Agrícola de São Bento, da Fábrica Nacional de Motores e da Cidade dos Meninos (2002, p.92).

A proximidade com a cidade do Rio de Janeiro facilitou a ocupação das áreas saneadas. Com as melhorias nas condições de salubridade, a localidade vai recebendo aos poucos novas construções, mudando a paisagem da Baixada Fluminense e provocando um “ressurgimento econômico da região” (GÓES, 1939: p.57). Neste momento surgiu uma nova possibilidade empregada às terras da Baixada gerando além da utilização agrícola, o loteamento e venda dessas terras, gerando uma rápida ocupação da Baixada que em diversas áreas não possuíam normas de edificação ou de infraestrutura para serem loteadas.

A finalidade das Comissões de Saneamento que atuaram na Baixada Fluminense estava ligada à revitalização com o serviço de higiene pública, ao progresso nacional e ao aproveitamento das áreas que seriam saneadas para uso

de atividades econômicas, como a agricultura, o transporte de mercadorias e o povoamento, gerando ganhos aos grandes proprietários de terras.

2.2.3 Estradas de rodagem

Outro fator considerável para a expansão econômica e urbana da Baixada foi a criação de estradas de rodagens que facilitavam o acesso da BF a outras localidades, principalmente à então capital federal. Dentre estas estradas devemos destacar, devido à sua importância, as Rodovias Rio-Petrópolis, Rio-Santos e a Rio-São Paulo (Dutra). A abertura destas vias de acesso ao Distrito Federal assinalou a incorporação da Baixada Fluminense ao espaço carioca, com a ampliação real do tecido urbano para além do território da cidade do Rio de Janeiro.

No ano de 1928, a construção da Rodovia Rio–Petrópolis, que passava no então distrito de Caxias, fez com que o eixo econômico do Município de Nova Iguaçu se expandisse ainda mais pelo seu território. Segundo Simões (2004) a população e a estrutura urbana de Caxias tornam-se maiores do que as da sede municipal na década de 1930.

A industrialização brasileira a partir da década de 1930 trouxe a necessidade de maior integração do mercado interno e de investimentos no transporte rodoviário. Aos poucos, foi sendo implantada uma malha rodoviária nacional, conectando os estados brasileiros às áreas industriais da região Sudeste. Na cidade do Rio de Janeiro foi construída na década de 1940 a Avenida Brasil ajudando a expandir a cidade em direção à Baixada da Guanabara, aproximando a cidade-capital do seu entorno. A Avenida Brasil tornou-se também uma via estratégica para o dinamismo da cidade do Rio de Janeiro. Acrescente-se que o rodoviarismo se consolidou no Brasil a partir da década de 1950 com a expansão da indústria automobilística.

3 ...A DUQUE DE CAXIAS

No decorrer deste capítulo pretendemos apresentar as transformações urbanas e administrativas que levaram Caxias a se tornar um município. Como já mencionamos anteriormente, as mudanças que ocorreram no território que viria ser o município de Duque de Caxias - obras de saneamento, construção das ferrovias e das rodovias, loteamentos - e a proximidade com a cidade do Rio de Janeiro vieram a afetar diretamente o crescimento da localidade.

Em um período que transcende as décadas de 1910, 1920, 1930 e 1940 o governo brasileiro demonstrou grande preocupação com a ocupação e o desenvolvimento de algumas áreas da Baixada Fluminense. As obras de saneamento foram exemplos claros do interesse do governo, pois juntamente com o saneamento aconteceu um projeto de colonização - no geral o Estado começou a agir prevenindo a ocupação indevida de terras públicas. Como medidas para conter a ocupação ilegal das terras da União e de outras áreas desocupadas, foram implantados alguns núcleos agrícolas na Baixada.

Esses núcleos funcionavam, também, como uma espécie de barreira para a ocupação do entorno do Distrito Federal e, como possuíam caráter agrícola, iriam atuar no abastecimento da capital. Na década de 1930 e início da década de 1940 foram fundados os núcleos de São Bento (1932), o de Tinguá (1938) e o de Duque de Caxias (1941). Com exceção do núcleo de Tinguá, os outros dois núcleos estavam situados em áreas que viriam compor o município de Duque de Caxias.

O Núcleo Colonial São Bento era constituído por terras desapropriadas pelo Estado em 1921, pelo Decreto nº 15.036 e “ocupada pela empresa responsável pelo saneamento da Baixada”. Os terrenos desapropriados pertenciam à antiga Fazenda de São Bento, de propriedade dos padres beneditinos, e da Fazenda Aurora. No ano de 1931, o Ministério da Agricultura rescindiu o contrato existente entre o Estado e a Empresa de Melhoramentos e “as terras hipotecadas tornaram-se da União” (SOUZA, 2002, p.93).

Os núcleos coloniais de São Bento e Duque de Caxias estavam localizados em áreas de expansão urbana dificultando sua consolidação como núcleos agrícolas. Em pouco tempo foram anexados à área urbana, e, assim, muitos terrenos que eram destinados ao plantio tornaram-se lotes urbanos. Por outro lado,

neste momento os investimentos feitos pelo governo nas terras que margeavam a Estrada Rio-Petrópolis ajudaram a interiorizar a ocupação de Caxias.

Os citados lotes não possuíam iluminação, esgotamento sanitário, abastecimento de água, assistência médica e instituições de educação. Os trabalhadores realizavam a autoconstrução e as moradias não passavam por nenhum tipo de fiscalização ou planejamento governamental. Além disso, os habitantes eram afetados constantemente pelas enchentes que assolavam a localidade (e que ainda assolam). Apesar destas condições adversas, a população de Caxias não parou de crescer, alcançando um dos maiores índices de crescimento do Estado. Este acaba sendo apenas um dos exemplos das alterações territoriais, econômicas, políticas e populacionais pelas quais a região estava passando.

Este capítulo está dividido em três partes deixando um caminho para entendermos como ocorreu a urbanização e a emancipação de Caxias. A primeira fase menciona a formação de novos centros urbanos no município de Nova Iguaçu, novas centralidades que ganham destaque econômico e distinguindo-se pela grande densidade demográfica. Posteriormente trataremos especificamente de Duque de Caxias, retratando a urbanização ocorrida na primeira metade do Novecentos. Para finalizar o capítulo analisaremos como estes processos levaram à emancipação de Duque de Caxias, salientando a importância de sua atividade fabril.

3.1 FORMAÇÃO DE NOVOS CENTROS URBANOS DENTRO DO MUNICÍPIO DE IGUASSÚ

Como já havíamos mencionado anteriormente, a Baixada Fluminense possui muitas definições acerca de seu território, mas costuma-se identificar como Baixada as áreas (os municípios) mais próximas à cidade do Rio de Janeiro. Neste caso estamos falando dos municípios de Duque de Caxias, Nova Iguaçu, São João de Meriti e Nilópolis, quatro municípios possuindo similaridades em seu desenvolvimento econômico principalmente no que tange ao crescimento demográfico e concentrando trabalhadores que exercem suas atividades em grande parte no município do Rio.

Com a construção das ferrovias que cortam estes territórios e a implantação das estações, estas localidades começaram a se desenvolver. Se, de início, não podemos destacar um desenvolvimento na infra-estrutura local, conseguimos

observar um acelerado ritmo no crescimento populacional. As maiores concentrações de moradias surgiam às margens destas estações e a partir deste centro as moradias se espalharam em várias direções, mostrando a falta de planejamento na disposição urbana das futuras cidades.

Para entender melhor o processo de crescimento populacional destas áreas soma-se à construção das estradas de ferro, as obras de saneamento que começaram a ser efetuadas na Baixada na década de 1910. O saneamento da forma em que foi empreendido, isto é, visando a colonização e a melhoria das condições sanitárias, acabou atraindo uma população mais pobre que buscava a cidade do Rio de Janeiro, mas que devido à expansão e ao alto preço das terras e imóveis, acabavam encontrando na Baixada Fluminense um refúgio próximo ao Distrito Federal, com locomoção diária de sua casa na Baixada para seu trabalho na cidade carioca.

Como já assinalado anteriormente, três lugares ganharam destaque político e populacional dentro do município de Nova Iguaçu no início do Novecentos, são eles: Nilópolis, São João de Meriti e Duque de Caxias, este último com destaque econômico acentuado. Essas áreas começaram a primeira metade do século XX com pouca importância dentro do município de Nova Iguaçu, apenas São João de Meriti possuía certa relevância dentro do município. As três localidades terminaram a primeira metade daquele século como áreas emancipadas.

Nilópolis teve um rápido crescimento, tornando-se em apenas dois anos após a fundação da cidade, o sétimo distrito de Nova Iguaçu no ano de 1916. Em 1947 Nilópolis se desvincula do município de Nova Iguaçu tornando-se um município autônomo. São João de Meriti recebeu o título de quarto distrito em 1892, posteriormente a esta data são implantadas duas ferrovias na localidade, primeiramente a Estrada de Ferro Rio D'Ouro e logo em seguida a Linha Auxiliar, criada para transportar o café do vale do rio Paraíba. Em 1910 é instalado o ramal até São Mateus possibilitando a ligação entre as duas ferrovias. Com as obras promovidas em Meriti, começou a proliferação dos loteamentos. São João tornou-se município em 1947 após se desmembrar de Duque de Caxias. O movimento migratório para o Distrito Federal fez com que Nilópolis, São João de Meriti e Duque de Caxias se destacassem dentro da Baixada Fluminense devido ao aumento populacional.

3.2 EVOLUÇÃO URBANA DE DUQUE DE CAXIAS

As obras de saneamento favoreceram o entorno da estação de Meriti, atualmente Duque de Caxias, em 1911. Entre 1910 e 1920 essa área passou por um processo de crescimento populacional: aumentando de 800 habitantes para 2.920 em 1920. Até este momento Caxias ainda não era afetada pela expansão territorial dos trabalhadores que vinham buscar uma vida melhor no então Distrito Federal. No final da década de 1920 havia 3.302 lotes aprovados no território atual do município de Duque de Caxias; na década posterior este número chegou a 9.169, demonstrando que neste período tem início a expansão urbana. Em 1931, Caxias é elevado à categoria de sede de distrito devido sua considerável população urbana.

Segundo Simões (2004) a população e a estrutura urbana de Caxias expandiram-se mais que a sede municipal na década de 1930 (Figura 03). A construção da Rodovia Rio–Petrópolis e de outras vias de acesso ao Distrito Federal, como a Rodovia Rio-São Paulo assinalou a incorporação da Baixada Fluminense ao espaço carioca, com a ampliação real do tecido urbano para além do território da cidade do Rio de Janeiro.

FIGURA 03: Centro de Duque de Caxias na década de 1930



Vista da Estação de Caxias para o Banco da Lavoura (na atual Praça do Relógio) - anos 1930.
Fonte: Revista Pilares da História Nº 9, Maio de 2009, p. 108.

Com o decorrer do tempo o acesso à cidade do Rio foi facilitado pelas construções das estações ferroviárias e pela implantação da Rodovia Rio-Petrópolis. A valorização dos terrenos que margeavam esta rodovia impulsionou a grilagem das terras ociosas, gerando novos loteamentos que levaram ao desmatamento nas localidades. Na década de 1930, Caxias já possuía uma população de 28.756 habitantes, um número quase dez vezes superior ao da década anterior. Como podemos conferir nas palavras de Souza, Caxias passou por importantes alterações na transição da década de 1920 para a década de 1930, entre as quais inclui-se a aquisição do atual nome.

A partir da década de 1930, Meriti, chamada agora de Duque de Caxias, experimentou um processo acelerado de crescimento de sua população. Transformou-se de área rural para a de periferia urbana industrial... O entorno da estação de Meriti e, posteriormente, de Sarapuí, tornou-se mais uma possibilidade de abrigo dos trabalhadores empobrecidos. Caxias foi transformada em uma área de transbordo dessa população, cumprindo o papel de periferia da periferia da cidade do Rio de Janeiro (SOUZA, 2002, p.83).

A partir deste momento Caxias ganha outras configurações econômicas e políticas, passando a se destacar dentro do município de Nova Iguaçu. Neste instante as organizações políticas locais ganham força e começam a incomodar as lideranças do município. Outro fato importante é a transformação de Caxias em “área de transbordo” para a população mais pobre, configurando-se como periferia do Rio de Janeiro ou “periferia da periferia” (SOUZA, 2002, p. 65).

3.3 EMANCIPAÇÃO DE DUQUE DE CAXIAS

Caxias, o então oitavo distrito de Nova Iguaçu, tinha graves problemas estruturais, como a falta de saneamento, educação, saúde e de segurança, entre outros. Segundo Lacerda (2003, p. 12) “era preciso dar um basta no abandono”. Estes problemas deram início a um descontentamento de alguns grupos políticos que surgem não só neste distrito, mas também em Nilópolis, São João de Meriti e também de Nova Iguaçu. Em função deste descontentamento são criadas “organizações locais que passam a reivindicar a emancipação destes distritos” (SIMÕES, 2004, p. 51).

Almeida (2008, p. 96) nos mostra que “o processo de emancipação da cidade esteve relacionado à formação de um grupo local que organizou a União Popular Caxiense (UPC) e à reforma territorial realizada por Amaral Peixoto, durante o

Estado Novo”. Mas a emancipação de Caxias só aconteceu por causa dos “interventores estadual e federal” (SOUZA, 2003), que tinham em mente organizar uma nova reforma administrativa para o Estado do Rio de Janeiro embasado na política de nacionalidade e desenvolvimento exercida pelo Estado Novo.

O processo de emancipação de Caxias esteve integrado ao projeto de reforma administrativa com base no discurso do Estado Novo, no qual um dos eixos fundamentais era a consolidação do nacionalismo, que tinha no comunismo e no excesso de regionalismo seus principais empecilhos. A emancipação dos locais mais populares ia ao encontro da necessidade de: reorganizar o quadro territorial para melhor controlá-los e administrá-los; cooptar simpatia e apoio popular; e articular seu representante regional, Amaral Peixoto, com as frações da classe dominante no local (SOUZA, 2002, p.111).

O município de Duque de Caxias passou a ser governado por interventores indicados pela capital do Estado (Niterói). Percebemos que a criação do município não proporcionou a formação de um governo com autonomia política, apenas aumentou o domínio de Getúlio Vargas e de Amaral Peixoto sobre a cidade de Caxias e, de forma geral, sobre a Baixada Fluminense.

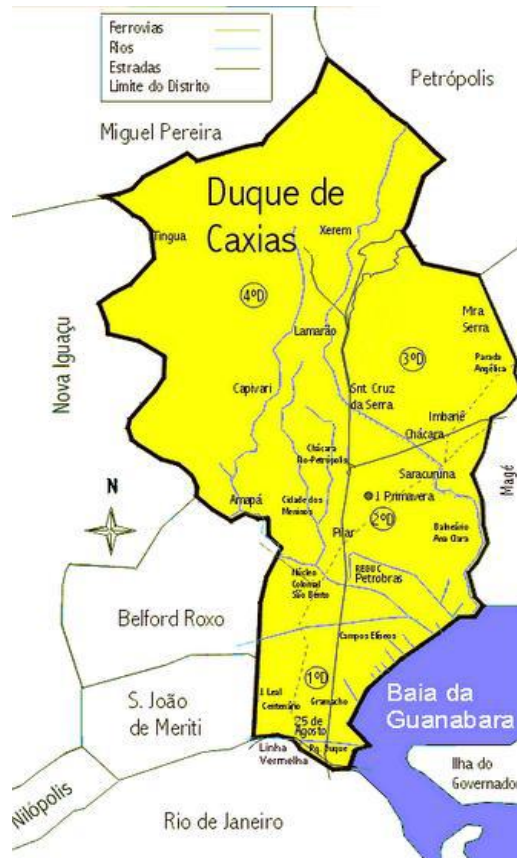
A construção da Fábrica Nacional de Motores na década de 1940, considerada uma das primeiras grandes empresas estatais brasileira, foi de grande importância para o desenvolvimento de Xerém e para a emancipação de Duque de Caxias. Segundo Simões (2004, p. 53) formou-se um problema para as lideranças políticas de Nova Iguaçu.

O golpe mortal na elite iguaçuana foi dado em 1943. No início da década de 40, iniciam-se os estudos para implantação de um parque industrial pesado no Estado do Rio de Janeiro. O resultado é a construção de CSN em Volta Redonda (1943), da Companhia Nacional de Álcalis em Arraial do Cabo (1949) e da Fábrica Nacional de Motores (1943) em Xerém, então distrito de Nova Iguaçu, próximo a Rodovia Rio - Petrópolis. Esta escolha deu força ao grupo de Caxias, à medida que Xerém ficava mais próximo de lá do que do distrito sede. Já não havia mais razão para manter a integridade do Município de Nova Iguaçu. No final de 1943, um decreto cria o Município de Duque de Caxias, que é instalado no primeiro dia de 1944.

Através do Decreto-Lei 1.055, de 31 de dezembro de 1943, alguns distritos que compunham o município de Nova Iguaçu (Caxias, São João de Meriti, Xerém e Estrela) foram emancipados com a denominação de Duque de Caxias. Passaram a compor o município três distritos: Duque de Caxias, São João de Meriti e Imbariê. Porém em 1947 o distrito de São João se emancipou e, em 1954, o distrito de Imbariê deu origem a outros dois distritos – o de Campos Elíseos e o de Xerém. Até

hoje o município de Duque de Caxias conta com estes quatro distritos: Caxias, Campos Elíseos, Imbariê e Xerém. Os limites de Duque de Caxias estendem-se, atualmente, aos municípios de Miguel Pereira, Petrópolis, Magé, Rio de Janeiro, São João de Meriti, Belford Roxo e Nova Iguaçu (Figura 04).

FIGURA 04: Mapa do Município de Duque de Caxias



Mapa de Duque de Caxias.
Fonte: Rodrigues, 2010, p.25

A grande movimentação de pessoas que residiam em Caxias e trabalhavam na cidade do Rio de Janeiro, definiam Caxias como cidade dormitório. Em meados da década de 1950, o já instituído município de Duque de Caxias computava 206 fábricas em seu território, utilizando a mão-de-obra de 3,18% da população caxiense. Nos anos de 1960 o parque industrial caxiense era constituído além de pequenas e médias empresas, e por três grandes empresas: a Refinaria Duque de Caxias (REDUC), a Fábrica de Borracha Sintética (FABOR) e a Fábrica Nacional de Motores.

4 O PROCESSO DE LOTEAMENTO DE DUQUE DE CAXIAS

O crescimento populacional de Caxias, principalmente a partir da década de 1930, foi uma das consequências do processo de industrialização e do aumento das atividades comerciais e de serviços pelo qual a cidade do Rio de Janeiro estava passando. A chegada dos migrantes que fugiam do desemprego e da concentração de terras que ocorriam no campo proporcionou um “inchaço” do Distrito Federal. Esses migrantes que não encontravam moradias populares nesta cidade acabaram se alojando nas proximidades das estações ferroviárias da Baixada Fluminense. Caxias foi uma das áreas afetadas por esta expansão populacional, e o aumento da população causado pela chegada dos migrantes promoveu uma rápida ocupação da localidade.⁴

Neste momento as terras de Caxias começaram a ser recortadas pelos loteamentos e em pouco tempo a área, que tinha sofrido com o ambiente degradado e das doenças que ocasionaram a diminuição da população no início do século XX, foi inserida em um movimento migratório e de expansão populacional. Porém a ocupação desta área só foi possível pelas obras de saneamento pelos quais a Baixada passou e que a incorporou “rapidamente ao aglomerado urbano da cidade carioca” (SOUZA, 2002, p.70). Caxias iniciava uma nova fase de sua história e que foi o embrião para consolidação das características atuais do município, fase esta que só foi possível devido a fatores tanto geográficos quanto políticos.

Tenório Cavalcanti configurou-se como um personagem importante para o desenvolvimento de Duque de Caxias e tornou-se um dos defensores dos migrantes que se alojaram no atual município de Caxias. O fato desta localidade fazer divisa com a cidade do Rio de Janeiro e possuir um sistema eficiente de transporte que a ligava à capital da nação possibilitou um rápido crescimento de Caxias. Essa proximidade e grande quantidade de mão-de-obra disponível no distrito, depois no município, acabou facilitando o crescimento industrial. Porém Duque de Caxias passou por um período sendo considerada uma cidade-dormitório devido ao grande número de pessoas que moravam na localidade mas trabalhava no Distrito Federal.

⁴ Em 1932, através de um abaixo-assinado, a estação que ficava no distrito de Caxias deixou de se chamar Merity e recebeu o nome da localidade.

4.1 A PROXIMIDADE COM A CAPITAL

Como a Baixada Fluminense era próxima do Distrito Federal, isso beneficiava a especulação imobiliária. “A desvalorização crescente da propriedade rural na localidade, principalmente a partir da década de 1920, permitiu a compra de grandes fazendas por preços baixos” (SOUZA, 2002, p.74). Os loteamentos começam a surgir com a aquisição destes terrenos: os lotes eram vendidos aos trabalhadores de renda mais baixa, e por não possuir infraestrutura diminuía a necessidade de investimentos, gerando maiores lucros. Os lotes eram procurados pelos trabalhadores pelo seu baixo preço, pela proximidade com as áreas onde estavam os empregos e pela facilidade de locomoção promovida pelo transporte ferroviário.

A ocupação do território de Duque de Caxias ocorre em função das necessidades impostas para o trabalho na cidade do Rio de Janeiro. Os “loteamentos-dormitórios” surgem para alocar os trabalhadores que buscavam terrenos próximos à capital, mas com um baixo preço de mercado por serem áreas desprovidas de todos os serviços básicos. Esses loteamentos são considerados como “áreas residenciais de expansão da metrópole, nesta condição, quase não se articulam entre si” (PLANORTE, 1970, p. III 2/1). Essa ocupação desarticulada gera uma morfologia urbana esparsa, uma espécie de mancha de aglomeração pelo município e que acaba se interligando a outras áreas com o aumento do número de residências.

O processo de ocupação do município esteve sempre ligado à sua condição de dependência à área de passagem de produtos em direção à cidade do Rio de Janeiro: em uma primeira fase como passagem de produtos de exportação em direção ao Rio de Janeiro; posteriormente como cidade-dormitório, e, mais recentemente, como centro industrial, comercial e de serviços da Região Metropolitana, já possuindo alguma independência e vida própria (FUNDREM, 1979, p.27).

Até os anos 1970 a ocupação do território caxiense deu-se muito mais pela localização (proximidade com a cidade do Rio de Janeiro) do que pela oferta de empregos ou outros benefícios que Caxias poderia oferecer. Com isso, a expansão urbana que tem como seu epicentro o município do Rio, chega a Duque de Caxias dando origem aos primeiros loteamentos. Inicialmente estes loteamentos são instalados próximos às estações ferroviárias e são utilizados para o uso residencial de operários que trabalham no Rio de Janeiro. No ano de 1924 o Parque Artur Goulart é o primeiro loteamento aprovado.

Esses loteamentos, com falta de infraestrutura e de equipamentos comunitários, com baixo padrão de construção, implantação desordenada e utilizados, principalmente, para o repouso dos trabalhadores da faixa de renda mais baixa - como dito anteriormente trabalham no município do Rio -, fortalecem a idéia de que neste período histórico Caxias ainda poderia ser considerada como uma cidade-dormitório. Entre 1930 e 1960, o município é todo retalhado pelos loteamentos, tendo o distrito-sede o maior número de loteamentos (regulares e irregulares).

4.1.1 Formação da cidade-dormitório

Segundo o Censo de 1950, Duque de Caxias era a décima sexta cidade do Brasil em termos populacionais, sendo que entre as quinze primeiras, dez delas eram capitais estaduais e apenas cinco cidades que estavam à frente de Caxias não eram capitais de estado: Santos, Campinas, Santo André, Pelotas e Juiz de Fora, eram as únicas cidades em todo o Brasil (excetuando algumas capitais) com um número de habitantes superior à cidade de Duque de Caxias.

Em 1950, Duque de Caxias possuía 92.459 habitantes e em 1960 já eram 241.026 habitantes, o que demonstra um crescimento de 161% segundo os Censos Demográficos de 1950 e 1960 (tabela 01). Durante os anos 1970, Caxias já possui uma população 431.397 habitantes. Nesta década a população do município tem 93,7% da população considerada urbana e a participação na população industrial metropolitana é de 12,5% (ABREU, 1997, p.32).

TABELA 01: População do Estado e das Unidades Urbanas Integradas a Oeste nas Décadas de 1950 e 1960

Ano	1950	1960	Crescimento Aproximado
Estado	2.297.194	3.367.738	47%
Nilópolis	46.406	95.111	105%
Nova Iguaçu	145.649	356.645	145%
São João de Meriti	76.462	190.516	149%
Duque de Caxias	92.459	241.026	161%

Fonte: Censo Demográfico de 1950 e 1960 – IBGE.

Levando em consideração o que Milton Santos (2005, p. 55-77) escreve em seu livro *Urbanização Brasileira* sobre as cidades médias, podemos considerar Caxias como uma cidade média desde pelo menos a década de 1950, já que o município apresenta mais de 20 mil habitantes. Para o autor, a partir da década de 1970/80 as cidades com mais de 100 mil habitantes são “o novo limiar da cidade média”. Duque de Caxias passa de uma fase de “urbanização aglomerada” para uma “urbanização concentrada”, caracterizada pelo crescimento das cidades de tamanho “intermédio”. Nos anos de 1960, Caxias está entre as 17 cidades brasileiras que possuem população acima de 200 mil habitantes. Isto demonstra o rápido crescimento demográfico que a região obteve nos quatro decênios entre a década de 1920, início dos loteamentos regularizados até a década de 1960.

O problema é que Caxias possuía um número elevado de habitantes, mas com uma pequena oferta de emprego. Em 1970 o município possuía 60% da população economicamente ativa concentrada no setor terciário e o setor secundário contava com 38% da população economicamente ativa (tabela 02). Porém, se considerarmos a população economicamente ativa e o pessoal ocupado dentro do município, percebemos que havia uma grande disparidade entre a oferta de mão-de-obra e a disponibilidade de empregos. Ou seja, a demanda de trabalhadores era maior que a quantidade de empregos oferecidos (tabela 03), o que gerou um fluxo pendular diário em direção ao município do Rio, onde a oferta de emprego era mais acentuada.

TABELA 02: População Economicamente Ativa – 1970

SETORES	PEA	PERCENTAGEM EM RELAÇÃO AO MUNICÍPIO	MÉDIA PERCENTUAL DA REGIÃO METROPOLITANA
Primário	3.085	2	2
Secundário	48.028	38	27
Terciário	74.610	60	71
TOTAL	125.723	100	100

Fonte: FIBGE – Censo Demográfico, 1970. Apud FUNDREM, 1979, p. 107.

TABELA 03: Comparação entre a População Economicamente Ativa e a População Ocupada

SETORES	DUQUE DE CAXIAS		PO/PEA(%)		
	PEA	PO	DUQUE DE CAXIAS	RIO DE JANEIRO	REGIÃO METROPOLITANA
Primário	3.085	3.690	120	95	90
Secundário	48.028	14.261	30	50	40
Terciário	74.610	12.333	17	25	22
TOTAL	125.723	30.284	24	31	28

Fonte: Censos Demográficos, Industrial, Agropecuário, Comercial e de Serviços – 1970. Apud FUNDREM, 1979, p. 107.

Os loteamentos que surgiram em Duque de Caxias abrigava uma grande parcela de trabalhadores que buscavam terrenos baratos e próximos aos seus locais de trabalho na cidade do Rio de Janeiro e que contassem com a facilidade dos meios de transporte. Caxias oferecia para essas pessoas forte atração por contar com todos os quesitos procurados por elas. Por outro lado, tal aumento populacional explica-se pela construção de importantes vias de acesso, ligando a cidade ao município do Rio, aumentando o fluxo de pessoas que antes era feito através das linhas férreas. Com esse crescimento, Caxias passou a fazer parte da conurbação da cidade do Rio, tornando ainda mais estreitas as relações entre as duas cidades.

Desde sua formação, Caxias teve ares de dormitório, mas com o aumento da população essa condição ficou ainda mais aparente o que tornou a cidade uma espécie de área de pousio, na qual uma grande parte dos moradores só utilizava o município para o descanso, com uma concentração maior de pessoas no período noturno. Lembrando sempre que Duque de Caxias foi formada por migrantes que buscavam melhores condições de vida na cidade do Rio de Janeiro e que acabaram fixando-se nas áreas periféricas devido ao elevado custo das terras do Rio.

Entre estes imigrantes temos a figura de Tenório Cavalcanti, conhecido como o “Homem da Capa Preta”, um nordestino que veio para o Rio apadrinhado por uma importante figura local e se tornou administrador de extensas propriedades, sendo beneficiado por ter boa relação com muitos políticos influentes da região, marcada historicamente pelo uso da violência e pelo acolhimento dos migrantes, Tenório aumentou seu poder político na Baixada, possuindo muitas terras e tornando-se comerciante, além de se casar com uma das filhas de Lomba, um negociante da

Baixada que pertencia a uma das famílias mais importantes da localidade, e sobrinha-neta de João Telles de Bittencourt, importante político. Tenório Cavalcanti tornou-se deputado federal e estadual pelo estado do Rio de Janeiro, mas sua imagem até hoje está associada aos loteamentos que ajudou a formar, à violência de seus atos e ao uso da “Lurdinha”, uma submetralhadora que sempre carregava junto a si.

A cidade do Rio de Janeiro exerceu forte atração dos migrantes, principalmente de nordestinos que buscavam fugir da pobreza, da seca e da concentração fundiária que ocorria em sua região. Caxias teve um aumento populacional de 12,5% entre 1940-1950 e de mais de 10% entre 1950-1960, como nos mostra Beloch (1986, p. 32). Depois deste período inicia-se uma queda acentuada no ritmo de crescimento da população. Além dos nordestinos, migrantes de outras áreas também se alojaram em Caxias, como as pessoas com origem no próprio estado do Rio de Janeiro. Na década de 1960 o município possuía 69,4% da população composta por migrantes.

A cidade contava com uma mão-de-obra abundante, mas não detinha os meios para manter os trabalhadores: o setor secundário da economia foi por muito tempo pouco desenvolvido no município, porém durante a década de 1960 o cenário do mercado de trabalho começa a se alterar, pois foram construídas em Caxias duas importantes fábricas que alavancaram o número de empregos na cidade – a construção da Refinaria Duque de Caxias (REDUC) com suas obras concluídas em 1961 e da Fábrica de Borracha (FABOR), em 1962. A indústria química gerou o maior número de empregos dentro do setor secundário de Duque de Caxias, principalmente pela instalação da REDUC e das indústrias que se instalaram ao redor da mesma, formando o parque petroquímico do município.

Com estas fábricas e a implantação do pólo petroquímico que surgiu próximo à REDUC, Caxias vai perdendo seu status de cidade-dormitório e entra em uma nova fase de sua história - a partir deste momento, um local de atração para os trabalhadores da Região Metropolitana além de possuir um centro com comércio e serviços bem desenvolvidos. O conjunto do parque petroquímico e da Fábrica Nacional de Motores, que neste período já pertencia à Fiat, eram responsáveis por 95,8% da produção industrial no município e empregavam 42,8% dos trabalhadores deste setor no final dos anos 1970 (BELOCH, 1986, p.32). Ou seja, a produção era superior à disponibilidade de empregos.

Porém esse crescimento do número de empregos foi ocorrendo lentamente enquanto o aumento da produção industrial da Região Metropolitana se deu em ritmo acelerado. Segundo dados da FUNDREM (1979, p.23), em 1959 Caxias participava com 4,4% da transformação industrial da metrópole e no mesmo período os empregos ligados à indústria correspondiam a 3,76% se consideramos a mesma região. Em 1970, a participação na transformação industrial da Região Metropolitana passou para 10,8% enquanto a relação de empregos subiu para 4,85%, mostrando claramente uma disparidade entre produção e oferta de emprego. Com tudo isso, podemos perceber que mesmo com a industrialização, até este período Caxias ainda detinha a característica de dormitório com o fluxo pendular diário de trabalhadores em direção a cidade do Rio. Caxias vivia um momento de transição entre a cidade-dormitório e a “cidade das oportunidades”.

4.1.2 Formação do subcentro regional

Duque de Caxias integra a Região Metropolitana do Rio de Janeiro desde 1974, deixando de ser apenas um simples subúrbio dentro da metrópole - uma cidade-dormitório - para ganhar status de grande centro comercial, industrial e urbano. E não só dentro da Região Metropolitana, mas em todo o Estado do Rio, constituindo-se em uma das cidades não-capitais mais importantes do Brasil.

Entre as décadas de 1950 e 1960, Caxias apresentou uma relevante expansão populacional, “sendo sua taxa geométrica média anual de crescimento de 10,2%” (FUNDREM, 1979, p.17). No período entre as décadas de 1960 e a década de 1970, Duque de Caxias não obteve um crescimento tão significativo quanto ao período analisado anteriormente, porém, ainda assim, houve um crescimento considerável de 5,9%. Esses dados demonstram que durante tres décadas o município sofreu um rápido crescimento populacional, tornando-se uma das maiores populações do Estado. No que tange à questão de urbanização do município, na década de 1950 a população urbana em relação à população rural era de 80%, decrescendo para 72% na década seguinte e chegando a 93% na década de 1970.

Concomitante e posteriormente à fase de retalhamento do solo que Caxias passou, o município começou a ter maior importância dentro do que na década de 1970 iria se configurar como a Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Neste

momento além da função de dormitório, Caxias ganha ares industriais e, especialmente, a ampliação das atividades comerciais.

O núcleo principal, o Rio de Janeiro, sobrecarregado, cederá ao núcleo secundário de Duque de Caxias uma boa parte da função que outrora detinha quanto à distribuição de bens a varejo e quanto à prestação de serviços. Essas funções vieram a se localizar especialmente no distrito-sede do município de Duque de Caxias (FUNDREM, 1979, p.31).

Como já foi mencionando, entre 1930 e 1960 Caxias passou por um processo intenso de retalhamento do seu solo, porém foi entre 1950 e 1960 que grande parte destes loteamentos foi aprovada (tabela 04). A partir da década de 1970, com o aumento da industrialização e do comércio no município os lotes começaram a ser valorizados. Os lotes da cidade de Duque de Caxias obtiveram um maior destaque e tendo em vista esta valorização, os terrenos vendidos começaram a ser desmembrados, gerando um reloteamento e um aumento da densidade populacional, residencial e de estabelecimentos.

TABELA 04: Loteamentos Aprovados, por Período até 1977 em Duque de Caxias

PERÍODO	NÚMERO DE LOTEAMENTOS	%	ÁREA LOTEADA	%
Até 1950	95	21,16		37,49
1951-1955	102	22,71		27,49
1956-1960	85	18,93		13,73
1961-1965	66	14,70		10,04
1966-1970	47	10,47		5,47
1971-1975	48	10,69		5,59
1976-1977	6	1,34		0,19
TOTAL	449	100		100

Fonte: PDUUIO – FUNDREM / DIPLAN / Prefeitura Municipal – 1978. Apud FUNDREM, 1979, p 108.

Analisando estes números por décadas, podemos perceber a constante diminuição do número de loteamentos, o que demonstra uma diminuição da oferta de terrenos. Devemos considerar que o preço dos lotes em Caxias começaram a valorizar-se e, com o aumento do valor destes lotes, tornaram-se menos acessíveis aos trabalhadores mais pobres.

As áreas que receberam aumento de densidade foram justamente as áreas mais próximas à estação de Duque de Caxias por concentraram infraestrutura,

equipamentos comunitários e serviços urbanos. Nessas localidades “as densidades se apresentam superiores a 126 habitantes por hectare” (FUNDREM, 1979, p.35). Mesmo dividindo espaço com os usos comerciais e industriais, o uso residencial correspondia à maior área ocupada do distrito-sede, chegando a 80% da área total do distrito. O uso industrial não detinha grande destaque neste distrito, tendo uma maior ocupação territorial no segundo e quarto distritos, Campos Elíseos e Xerém, respectivamente. Já o comércio se destacava (ainda se destaca) na área do primeiro distrito, sendo o centro do distrito (figura 05) o detentor da maior concentração deste comércio.

FIGURA 05: Centro de Duque de Caxias – Final da Década de 1960



Avenida Presidente Kennedy, esquina com Avenida Nilo Peçanha, 1968.
Fonte: Revista Pilares da História Nº 9, Maio de 2009, p. 108.

O quadro habitacional que o município apresentava no final da década de 1970 nos mostra uma área com moradias modestas em sua maioria, arruamento precário e bairros desprovidos dos principais serviços públicos. Em contraste com este quadro, os bairros Centro e 25 de Agosto apresentavam um acelerado processo de urbanização, com uma população com rendas bem superiores ao restante de Caxias. Os bairros citados possuíam considerável serviço de infraestrutura e com moradias de elevado padrão. Duque de Caxias neste mesmo período apresentava o maior número de residências em favelas dentro dos

municípios que compunham a Unidade Urbana Integrada a Oeste (UUIO)⁵, com 5.419 moradias em 1970. A maioria destas favelas estavam localizadas no primeiro distrito, próximo ao centro comercial de Caxias.

O município possuía uma distinção bem demarcada no que tange ao uso do solo. Segundo o estudo da FUNDREM (1979, p.49) as áreas eram divididas entre “a cidade de Duque de Caxias, o eixo industrial da BR-040, a área rural e o restante da área loteada”. Para esta pesquisa somente o eixo da cidade de Duque de Caxias apresenta maior importância - essa área correspondia ao território de todo o primeiro distrito e a Vila São José (no segundo distrito), localidades que receberam considerável impacto no processo de urbanização devido ao intenso fluxo de ocupação ocasionado pela proximidade com a cidade do Rio de Janeiro.

Nesta área da cidade de Caxias formou-se um importante subcentro regional, servindo aos municípios vizinhos em decorrência do aumento dos estabelecimentos comerciais, de serviços e sociais. Com o tempo a área do centro do município foi ampliando a sua especialização nessas atividades e diminuindo o uso residencial do solo. Esse fato deve-se à verticalização dos estabelecimentos urbanos e ao remanejamento das moradias para bairros periféricos do município. Porém no final dos anos 1970, esse ainda era um processo lento, dando ainda à cidade áreas residenciais e os bairros do Centro e 25 de Agosto possuindo características urbanas bem definidas.

Com a chegada da REDUC e das empresas que se instalaram próximas a esta, Caxias teve um rápido crescimento industrial e no quadro de empregos, que somando-se ao já existente centro de serviços e comércio deram à cidade um caráter de centro aglutinador em vários aspectos dentro da Baixada Fluminense. Em consequência, atraiu para seu território não só habitantes da Baixada que buscavam empregos, ou algo relacionado ao centro comercial e de serviços, mas também de moradores de áreas periféricas do município do Rio de Janeiro que encontravam em Caxias uma solução mais próxima para suas necessidades. Duque de Caxias passa a absorver a mão-de-obra que é abundante no município e ao mesmo tempo torna-se mais uma opção de oferta de trabalho para os trabalhadores dos municípios vizinhos.

⁵ Os municípios que formavam a UUIO eram Duque de Caxias, Nilópolis, Nova Iguaçu e São João de Meriti.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

No decorrer desta pesquisa buscamos retratar a questão do processo de urbanização e do crescimento populacional pelo qual Duque de Caxias passou. Optamos por um recorte temporal que abrange um período considerável, mas dificilmente conseguiríamos apenas neste trabalho dar conta de todos os detalhes que estão envolvidos neste processo. Portanto, consideramos mais produtivo escolher alguns pontos específicos, como mencionado anteriormente.

Dito isso, podemos concluir que para fins deste trabalho o ponto principal de nossa hipótese de pesquisa – a influência que a proximidade com a cidade do Rio de Janeiro exerceu para o crescimento populacional, urbano e econômico de Duque de Caxias – pode ser confirmada. Porém somente isso não explicaria o crescimento econômico do município, mesmo que essa análise se encerre no momento que o município começa a fortalecer seu setor industrial com o pólo petroquímico. Contudo, até o final da década de 1970 essa vocação industrial já se delineia, mas o fato fundamental e que somou forças com a adjacência entre as duas cidades, foi a determinação política e comercial que grupos de Caxias (que, inicialmente, nem possuía esta denominação) obtinham dentro da antiga Iguassú.

Duque de Caxias rapidamente desenvolveu seu centro comercial e de serviços e que até hoje é um dos mais importantes do Estado. A atração posta pela adjacência com a cidade do Rio, que facilitava o alojamento dos imigrantes e dos trabalhadores mais pobres que não conseguiam fixar-se ou era expulsos da cidade devido ao alto preço dos terrenos somada à importância do subcentro comercial fizeram com que Caxias recebesse grande destaque dentro da Baixada Fluminense e posteriormente da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Mesmo o município sendo uma área periférica, que Maurício de Abreu (1997) colocava como uma “periferia intermediária”. Talvez, essa tenha sido uma das questões mais importantes para entendermos o crescimento e a atração exercida pelo município, pois muitos moradores da Baixada e até mesmo da cidade do Rio de Janeiro que estavam distantes do centro carioca buscavam o centro comercial e de serviços de Duque de Caxias para efetuar compras ou resolver seus problemas.

Mas até chegar a este momento a cidade passou por várias fases. No início do Novecentos, a área que hoje faz parte do município era pouco desenvolvida, convivia com o problema da malária e possuía poucos habitantes. Mas as obras de

saneamento que ocorreram no município anexadas às ferrovias e às vias de acesso modificaram drasticamente a geografia de Caxias e da Baixada, dando destaque a novos subcentros locais e ocasionando a partilha de Nova Iguaçu. Caxias foi um dos novos municípios que surgiram na década de 1940 e, talvez, a mais significativa perda para Nova Iguaçu em termos financeiros. Pois neste período a cidade já detinha um considerável número de habitantes e grande arrecadação de impostos, além da grande quantidade de loteamentos que surgiam no território caxiense.

A chegada dos migrantes e a proliferação dos loteamentos são características fundamentais para entender a Duque de Caxias de hoje, quando se inicia a configuração morfológica atual da cidade. De início utilizada como cidade-dormitório - devido ao fluxo diário de trabalhadores em busca do Rio de Janeiro onde encontravam-se os locais de trabalho -, transformando-se em ponto aglutinador da mão-de-obra das populações mais pobres e posteriormente firmando-se lentamente como área de atração com as novas vagas no mercado de trabalho com um setor terciário bem desenvolvido e o secundário em pleno desenvolvimento.

Por fim, gostaria de frisar como a geografia, ou seja, a localização do município e as intervenções do poder público foram de fundamental importância para compreender o processo urbano pelo qual Caxias passou. Primeiramente Caxias, como boa parte da Baixada, figurava como área de passagem de mercadorias do interior do Brasil para a capital federal, depois tornou-se área de moradia para os migrantes que buscavam melhores condições de vida no Rio de Janeiro, a conurbação entre os dois municípios até sua afirmação como subcentro dentro da metrópole. Grande porção dos migrantes eram oriundos do Nordeste, mas não só desta região, vinham também de Minas Gerais e do Estado do Rio de Janeiro, entre outras localidades. Migrantes estes que ajudaram a formar e dar face ao município que criaram e que produzem a identidade do lugar - muitos caxienses são descendentes destes migrantes.

Porém a intervenção do poder público na localidade foi vital para este processo, pois sem os investimentos em saneamento e o fácil acesso com o Rio proporcionado pelas estradas de ferro e as vias, Caxias não passaria pela explosão de loteamentos – que fique claro que a localidade possuía muitos terrenos ociosos – e pelo crescimento demográfico vertiginoso. Sem estas combinações de fatores, talvez, o município não diferenciar-se-ia dos outros processos de urbanização percebidos em vários municípios da Baixada.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Maurício de Almeida. *A Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPLANRIO, 1997.

BELOCH, Israel. *Capa preta e Lurdinha: Tenório Cavalcanti e o povo da baixada fluminense*. Rio de Janeiro: Record, 1986.

FADEL, Simone. *Meio ambiente, Saneamento e Engenharia no período do Império à Primeira República: Fábio Hostílio de Moraes Rego e a Comissão de Saneamento da Baixada Fluminense (1910-1916)*. Tese de Doutorado em História Social. Universidade de São Paulo (USP), 2006.

FUNDREM. *Plano Diretor das Unidades Urbanas Integradas de Oeste*. Volume II – Duque de Caxias, 1979.

GÓIS, Hildebrando de Araujo. *O saneamento da Baixada Fluminense*. Rio de Janeiro, Diretoria de Saneamento da Baixada Fluminense, 1939.

LACERDA, Stélio José da Silva. *Emancipação Política do Município de Duque de Caxias (uma tentativa de compreensão)*. In: Revista Pilares da História. Duque de Caxias-RJ. Edição de dezembro de 2003.

PLANORTE. *Plano de Desenvolvimento Integrado do Município de Duque de Caxias*. Rio de Janeiro, 1970.

RODRIGUES, Thiago Coutinho. *As transformações socioespaciais em Xerém a partir da construção da Fábrica Nacional de Motores (FNM)*. Trabalho de Conclusão de Curso – UERJ-Caxias, 2010.

SANTOS, Milton. *A Urbanização Brasileira*. São Paulo: Hucitec, 2005. 5ª ed.

SIMÕES, Manuel Ricardo. *Da Grande Iguaçu a Baixada Fluminense: emancipação política e reestruturação espacial*. In: OLIVEIRA, R. S. de et. al. *Baixada Fluminense: novos estudos e desafios*, 2004.

SIMÕES, Manuel Ricardo. *A Cidade Estilhaçada: reestruturação econômica e emancipações municipais na Baixada Fluminense*. Mesquita, 2007.

SOUZA, Marlúcia Santos de. *Memórias da Emancipação e Intervenção no Município de Duque de Caxias nos Anos 40 e 50*. Revista Pilares da História. Ano 2, N° ? , dezembro de 2003.

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