



ENTRE CIRCUITOS ECONÔMICOS E REESTRUTURAÇÕES URBANAS: A INSERÇÃO DO POLO DE MODAS DE DUQUE DE CAXIAS NA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO (RMRJ)

André Luiz Teodoro Rodrigues ¹

RESUMO

O estudo analisa o Polo de Modas de Duque de Caxias, localizado ao longo da BR-040, como expressão das transformações econômicas e territoriais da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. A pesquisa, de caráter qualitativo, integra revisão bibliográfica, análise de dados secundários e observação direta nos feirões de moda e nos galpões comerciais da região. O referencial teórico dialoga com as discussões sobre reestruturação produtiva, urbanização desigual e circuitos econômicos urbanos, permitindo compreender como a cidade se insere nas novas dinâmicas do capitalismo contemporâneo. Os resultados evidenciam a formação de uma centralidade periférica marcada pela articulação entre práticas formais e informais, revelando a coexistência de múltiplas lógicas econômicas em um mesmo território. O Polo de Modas se destaca como espaço de dinamismo comercial e geração de renda, mas também de precarização e seletividade espacial. O trabalho contribui para o entendimento das novas morfologias metropolitanas e das contradições presentes nos arranjos econômicos populares, destacando o papel das periferias como territórios ativos na produção e circulação de riqueza.

Palavras-chave: Polo de Modas, Duque de Caxias, Circuitos Econômicos, Comércio Popular, Reestruturação Urbana.

ABSTRACT

This study examines the Fashion Hub of Duque de Caxias, located along the BR-040 highway, as an expression of the economic and territorial transformations of the Metropolitan Region of Rio de Janeiro. Based on a qualitative approach, the research combines bibliographic review, secondary data analysis, and field observation in local fashion markets and commercial warehouses. The theoretical framework draws on debates about productive restructuring, uneven urbanization, and urban economic circuits, providing an understanding of how the city integrates into new dynamics of contemporary capitalism. The results reveal the emergence of a peripheral centrality shaped by the interaction between formal and informal practices, exposing the coexistence of diverse economic logics within the same territory. The Fashion Hub stands out as a space of commercial vitality and income generation, but also of precariousness and spatial selectivity. The study contributes to understanding new metropolitan morphologies and the contradictions inherent in popular economic arrangements, highlighting the active role of peripheral territories in the production and circulation of wealth.

Keywords: Fashion Hub, Duque de Caxias, Economic Circuits, Popular Trade, Urban Restructuring.

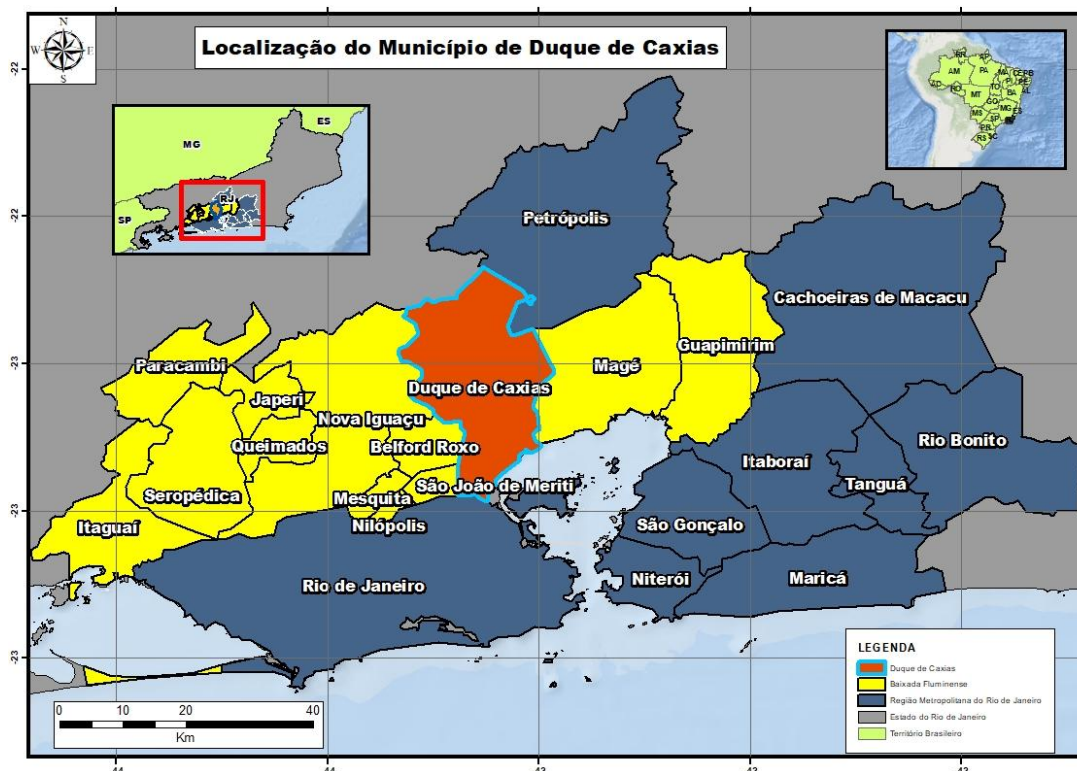
¹ Doutorando em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (PPGEO-UERJ). E-mail de contato: andre.rodrigues16@live.com;



INTRODUÇÃO

O capitalismo contemporâneo tem sido profundamente transformado por processos de reestruturação produtiva que redesenham as relações entre território, trabalho e acumulação capitalista. Na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ), essas transformações assumem características particulares, manifestando-se na emergência de novos espaços econômicos que desafiam as configurações tradicionais do desenvolvimento urbano. É neste contexto que se destaca o Polo de Modas e Têxteis de Duque de Caxias, um fenômeno emblemático localizado ao longo da Rodovia BR-040, que vem reconfigurando a dinâmica econômica da cidade de Duque de Caxias e influenciado outras cidades além da Baixada Fluminense.

O capitalismo em sua fase atual, marcado pela financeirização e pela flexibilização das relações de trabalho (Harvey, 2005; Dardot & Laval, 2016), tem produzido arranjos espaciais cada vez mais complexos nas periferias metropolitanas. No caso brasileiro, esses processos se expressam através da formação de circuitos econômicos híbridos, onde a informalidade convive com sofisticadas redes de comercialização, e onde a precariedade das condições de trabalho não impede a geração de significativos fluxos de riqueza. O Polo de Modas de Duque de Caxias, com seus diversos feirões e galpões comerciais distribuídos ao longo da BR-040, exemplifica essa realidade contraditória do desenvolvimento urbano periférico.





Mapa 1: Mapa da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ), Baixada Fluminense e Duque de Caxias. Fonte: Elaboração própria.

A análise deste fenômeno requer um diálogo com diferentes perspectivas teóricas. A teoria dos circuitos da economia urbana desenvolvida por Milton Santos (2008) oferece um marco conceitual fundamental para compreender como esses espaços comerciais se articulam com as redes mais amplas da economia metropolitana. Complementarmente, as contribuições de Maria Laura Silveira (2015) sobre os "territórios usados", de André Santos da Rocha (2015) e Leandro Dias de Oliveira (2020) sobre as dinâmicas periféricas na Região Metropolitana permitem entender como áreas historicamente marginalizadas conseguem se inserir, ainda que de forma desigual, nos circuitos de acumulação capitalista.

No plano empírico, o Polo de Modas de Duque de Caxias apresenta características singulares. Formado por empreendimentos como o tradicional Feirão de Malhas, o Feirão Moda Rio, o Feirão do Lu e o Rodovia Shopping, este aglomerado comercial reúne centenas de estabelecimentos que atendem tanto ao varejo quanto ao atacado, atraindo consumidores de toda a Região Metropolitana.

A importância deste estudo se revela em múltiplas dimensões. Do ponto de vista teórico, ele contribui para o debate sobre os novos padrões de desenvolvimento econômico-territorial nas periferias metropolitanas. Na perspectiva metodológica, oferece uma abordagem que articula diferentes escalas de análise - do global ao local. E no âmbito das políticas públicas, fornece subsídios para a formulação de estratégias de desenvolvimento que reconheçam o potencial desses arranjos produtivos alternativos.

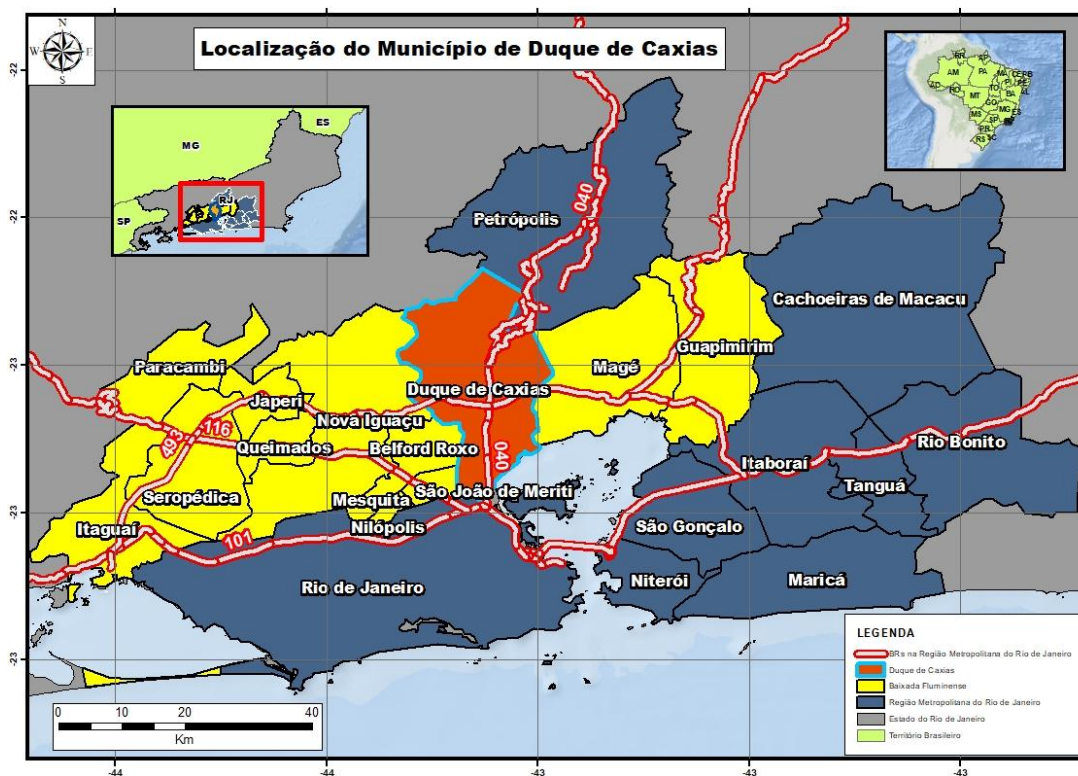
Este trabalho se insere no campo da geografia econômica e da economia política do território, buscando compreender como os processos mais amplos de reestruturação produtiva se materializam em espaços concretos da metrópole carioca. Através da combinação de pesquisa bibliográfica, análise de dados secundários e observação direta, pretende-se oferecer uma leitura crítica sobre as potencialidades e contradições deste importante polo comercial da Baixada Fluminense.

METODOLOGIA

Duque de Caxias possui uma trajetória marcada por grandes empreendimentos industriais e estratégicos, como a instalação da Fábrica Nacional de Motores em Xerém, na década de 1930, a Refinaria Duque de Caxias (Reduc), nos anos 1960, e o Complexo Petroquímico (RIOPOL), nos anos 2000, em Campos Elíseos. Nas últimas décadas, contudo, o

município vem passando por um intenso processo de reestruturação territorial e produtiva, deslocando-se de um modelo industrial tradicional para uma economia voltada à logística, aos serviços e ao comércio.

A localização privilegiada do município, próxima às principais vias de transporte do estado e ao Aeroporto Internacional do Galeão, favorece a fluidez territorial e a inserção de Duque de Caxias nas novas dinâmicas globais de circulação e acumulação. A abertura da Linha Vermelha (RJ-071), nos anos 1990, e do Arco Metropolitano (BR-493), na década de 2010, consolidaram o município como um importante eixo logístico e de integração metropolitana. Projetos como o corredor TransBaixada, que pretende conectar Caxias a outros municípios da Baixada Fluminense — Nova Iguaçu, Mesquita e Nilópolis —, reforçam ainda mais o papel estratégico da cidade no cenário regional.



Mapa 2: Mapa das Rodovias Federais (BRs) na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ), Baixada Fluminense e Duque de Caxias. Fonte: Elaboração própria.

Esse reconhecimento foi formalizado em 2023, quando o Deputado Estadual Rosenverg Reis (MDB-RJ) apresentou o Projeto de Lei nº 814/2023, que declara Duque de Caxias como a



“Capital da Logística do Estado do Rio de Janeiro”.² O parlamentar destacou a importância da Rodovia Washington Luís (BR-040) como eixo estruturante do desenvolvimento econômico local e regional, além do papel do Arco Metropolitano (BR-493) como vetor logístico de grande interesse para o estado. Segundo o autor da proposta, a infraestrutura viária proporciona a Duque de Caxias e à Baixada Fluminense uma posição estratégica para investimentos e expansão do consumo, consolidando a região como um polo de negócios e circulação de mercadorias (Teodoro Rodrigues, 2025).

Entretanto, apesar de todo esse potencial e dos investimentos realizados, persistem desafios relacionados à infraestrutura e à gestão territorial. A Rodovia Washington Luís — muitas vezes celebrada pelo poder público municipal como “a esquina do Brasil” — ainda apresenta sérios problemas estruturais e de organização, que limitam parte do aproveitamento pleno de sua capacidade econômica e logística.

Nesse contexto, destaca-se também a ascensão dos feirões de moda ao longo da BR-040, que transformaram antigas áreas industriais em novos espaços de dinamismo comercial. Empreendimento como o Feirão de Malhas, o Moda Rio e o Feirão do Lu consolidaram-se como referências regionais, atraindo consumidores de diferentes municípios e reconfigurando o papel econômico de Duque de Caxias. Assim, o município reafirma sua relevância na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, combinando tradição industrial, vocação logística e o vigor de uma economia popular em expansão.



² 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=L3NjcHJvMjMyNy5uc2YvMGM1YmY1Y2RIOTU2MDFmOTAzMjU2Y2FhMDAyMzEzMWVvMWRhYzZwYjVhOGY0ZTk0MjAzMjU4OTljMDA1YTUwYzZvT3BlbkRvY3VtZW50JkhpZ2hsaWdodD0wLDIwMjMwMzAwODE0&>.

Figura 1: Feirão do Lu. Fonte: Acervo próprio.



Figura 2: Feirão Moda Rio, Feirão A Vantajosa e Feirão Azul. Fonte: Acervo próprio.



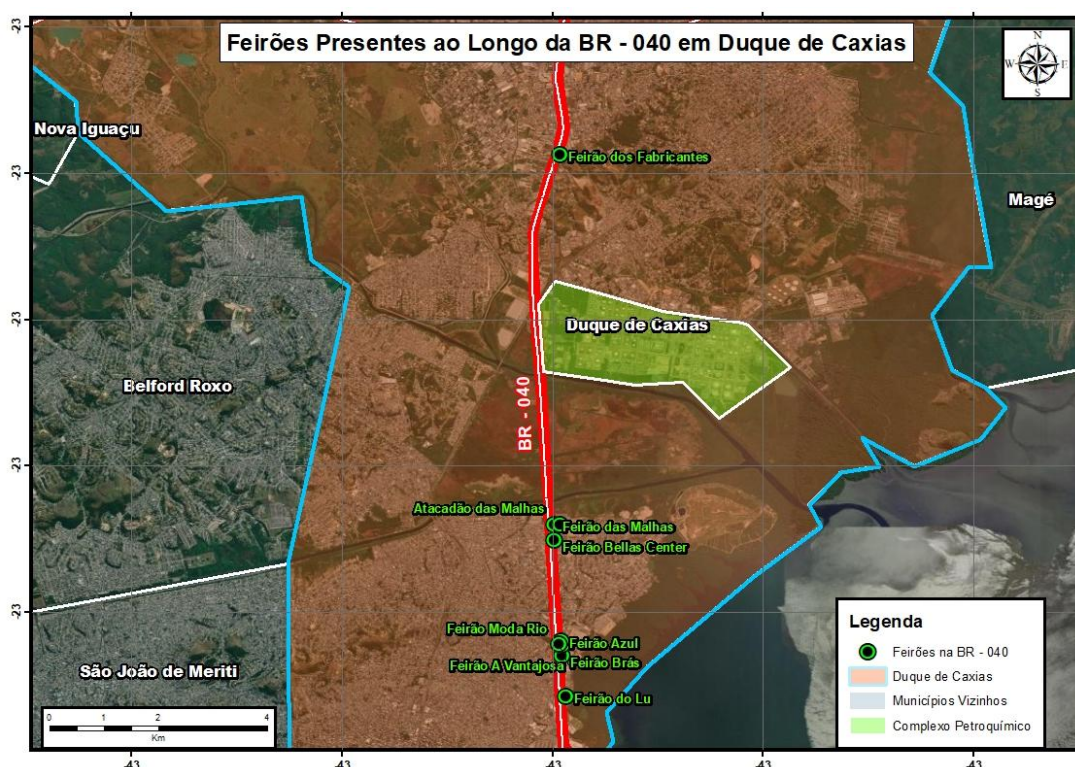
Figura 3: Feirão de Malhas. Fonte: Acervo próprio.

Este estudo adotou uma abordagem qualitativa para compreender o papel dos feirões de moda da BR-040 na economia de Duque de Caxias e nas áreas limítrofes. A pesquisa combinou análise documental com trabalho de campo, utilizando dados oficiais sobre o mercado de trabalho no município. Segundo o Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED),



Duque de Caxias registrava em 2022 cerca de 125 mil trabalhadores formais, com rendimento médio mensal de 2,2 salários-mínimos, segundo a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD Contínua/IBGE).

O trabalho de campo incluiu visitas aos principais feirões – Feirão de Malhas, Moda Rio e Feirão do Lu –, onde foram observadas as dinâmicas comerciais e realizadas conversas informais com comerciantes e clientes. Essas observações permitiram identificar padrões de circulação de mercadorias e pessoas, além de estratégias de trabalho e consumo que caracterizam esses espaços.



Mapa 3: Localização dos Feirões de Malhas de Atacado e Varejo na Rodovia BR-040 em Duque de Caxias. Fonte: Elaboração própria.

REFERENCIAL TEÓRICO

Para introduzir os autores e perspectivas teóricas que serão discutidos a seguir, é importante compreender que o Polo de Modas de Duque de Caxias se insere em um cenário urbano e econômico profundamente marcado pelas transformações do capitalismo contemporâneo e pelas novas dinâmicas territoriais que dele emergem. As mudanças nas formas de produção, consumo e circulação de mercadorias redefiniram as relações entre espaço, trabalho e capital, afetando de maneira particular as periferias metropolitanas. Nesse contexto,



os feirões e polos comerciais populares aparecem como expressões concretas dessas reconfigurações, articulando práticas locais de sobrevivência e inserção econômica com lógicas globais de acumulação e gestão do território.

A análise desse fenômeno exige, portanto, um referencial teórico que seja capaz de apreender tanto as dimensões estruturais do capitalismo quanto as formas espaciais e sociais que delas decorrem. É com esse propósito que se mobilizam as contribuições de autores como David Harvey, Dardot e Laval, Milton Santos, Maria Laura Silveira, André Santos da Rocha e Leandro Dias de Oliveira, cujas reflexões oferecem bases consistentes para compreender o modo como o Polo de Modas da BR-040 se constitui como uma centralidade periférica, revelando as contradições e as potencialidades do desenvolvimento urbano na Baixada Fluminense e Região Metropolitana.

As transformações do capitalismo contemporâneo, analisadas por David Harvey (2005) e aprofundadas por Dardot e Laval (2016), revelam uma transição estrutural do Estado administrativo para uma governança empreendedora, na qual a lógica do mercado passa a orientar não apenas a economia, mas também a gestão pública e a própria subjetividade. Nesse novo regime de acumulação flexível, o território torna-se palco de intensa competição por investimentos, e a cidade é reconfigurada como commodity, privilegiando espaços de consumo e espetacularização em detrimento de políticas sociais redistributivas. É nesse contexto que os feirões emergem como fenômenos ambíguos: por um lado, representam formas de economia popular que resistem à homogeneização do comércio corporativo, oferecendo alternativas de reprodução da vida em meio à precarização do trabalho; por outro, são frequentemente absorvidos pela lógica empreendedora, seja através de processos de gentrificação que os expulsam de áreas valorizadas, seja por meio da apropriação de sua “autenticidade” como recurso simbólico em estratégias de place-making e marketing urbano.

Essa dupla face dos feirões espelha a tensão mais ampla, destacada por Dardot, entre a autonomia da vida social e a subsunção crescente das esferas pública e privada à racionalidade neoliberal. Se, por um lado, os feirões podem ser vistos como expressão de um “comum” urbano — espaços de sociabilidade, troca não mercantil e resistência cotidiana —, por outro, não escapam à pressão da financeirização do território e da gestão empresarial do espaço público. Assim, estudar os feirões sob essa ótica permite compreender como esses fenômenos aparentemente locais e tradicionais são atravessados por grandes transformações do capitalismo, que os convertem, contraditoriamente, em lugares de reprodução da vida e, ao mesmo tempo, em instrumentos de acumulação flexível.



Nesse sentido, a Teoria dos Circuitos da Economia Urbana, formulada por Milton Santos (1979) em *O Espaço Dividido*, oferece um instrumental analítico decisivo para compreender a complexidade do Polo de Modas de Duque de Caxias no contexto metropolitano. Ao propor a existência de um circuito superior, associado ao capital, à tecnologia e às redes globais de produção e distribuição, e de um circuito inferior, sustentado por formas mais simples de organização do trabalho e voltado ao mercado local, Santos demonstra que ambos os circuitos coexistem de maneira interdependente. No caso do Polo de Modas, essa relação é evidente: a infraestrutura da BR-040 e a logística regional expressam a dimensão do circuito superior, enquanto os feirões, os pequenos produtores e o comércio popular representam a vitalidade do circuito inferior. A coexistência dessas esferas no mesmo território revela a articulação desigual, mas complementar, que estrutura a economia urbana nas periferias brasileiras.

A leitura proposta por María Laura Silveira (2015), em *Modernização contemporânea e nova constituição dos circuitos da economia urbana*, atualiza e amplia o debate iniciado por Milton Santos. Ao analisar o avanço do capitalismo global, caracterizado pela financeirização, pela expansão do consumo e pela difusão das tecnologias de informação, a autora demonstra que os dois circuitos descritos por Santos não desaparecem, mas passam a se interligar de novas maneiras. Nessa perspectiva, a metrópole contemporânea deve ser entendida como um território usado, em que a totalidade concreta se forma a partir da relação dialética entre o sistema de objetos, representado pelas infraestruturas técnicas, e o sistema de ações, constituído pelas práticas sociais e econômicas que lhes dão sentido.

É nesse contexto que emergem novas centralidades periféricas, capazes de condensar elementos dos dois circuitos e de participar ativamente das dinâmicas metropolitanas. O Polo de Modas localizado ao longo da BR-040 se insere nesse processo. A lógica empresarial e logística do circuito superior, expressa na rodovia, nos galpões e na infraestrutura associada, se combina à vitalidade do circuito inferior, marcada pela flexibilidade, criatividade e densidade social dos comerciantes, costureiras e consumidores.

Essa integração, que se materializa como um uso específico do território, confere ao polo um caráter híbrido e contraditório. Revela, de um lado, o vigor econômico da Baixada Fluminense e, de outro, as desigualdades persistentes de um modelo urbano seletivo que continua a reproduzir hierarquias espaciais e sociais. O polo, portanto, não é um acidente geográfico, mas a expressão concreta de um território produzido, apropriado e constantemente recriado por agentes que articulam, de maneira subordinada, porém essencial, os dois circuitos da economia urbana.



A partir de Rocha (2015), adota-se a perspectiva de que a Baixada Fluminense vivencia um processo de reestruturação econômica responsável pela formação de novas centralidades periféricas, sustentadas por atributos logísticos estratégicos, como a BR-040. Sobre essa questão o autor corrobora que:

A conjugação destes elementos – que incluem desde a valorização do uso do solo, posicionamento logístico e as demandas produtivas na Baixada Fluminense – se expressaram em indicadores econômicos do PIB de seus municípios. Esses dados também servem como pressupostos para aferir uma “mudança” da realidade econômica nos municípios da Baixada Fluminense. No ano de 2000 o IBGE apresentou três municípios desta área entre os cem maiores PIB’s do país, com destaque para Duque de Caxias (6.^a posição) – que em 2003 foi a terceira cidade com maior exportação do Brasil –, Nova Iguaçu (54.^a posição) e Belford Roxo (86.^a posição) (Rocha, 2015, p. 8).

Essa abordagem auxilia a explicar tanto a emergência quanto a localização do polo, evidenciando como o território se reorganiza a partir da circulação de mercadorias, pessoas e capital.

Com base em Oliveira (2020), incorpora-se uma análise crítica sobre os impactos da reestruturação territorial-produtiva e suas implicações sociais. O autor destaca que essas transformações frequentemente se articulam à flexibilização das formas de trabalho e à produção de zonas de vulnerabilidade urbana, nas quais a acumulação ocorre de forma desigual. Essa leitura é essencial para compreender as tensões que atravessam o fenômeno: de um lado, o dinamismo econômico e a geração de oportunidades; de outro, os desafios associados às condições de trabalho e à gestão do espaço urbano.

Isso é evidenciado na passagem de seu texto, quando Leandro aborda sobre as novas nuances das periferias:

Da mesma maneira, as periferias metropolitanas também se consolidaram como espaços luminosos para a atuação de determinadas frações do capital produtivo e *lôcus* para segregação das populações periferizadas, invisíveis aos olhos de quem planeja e empreende especialmente a gestão pública em suas diversas escalas. Sob hipnose das estratégias neoliberais de gestão e empreendedorismo urbano (Oliveira, 2020, p. 5).

Em conjunto, as contribuições de Rocha e Oliveira oferecem um referencial teórico que possibilita interpretar Duque de Caxias como um território emblemático das transformações recentes nas periferias metropolitanas. O município se apresenta, assim, como um espaço de circulação, comércio e experimentação econômica, onde o capital, o território e o trabalho se entrelaçam na construção de novas formas de centralidade e desenvolvimento urbano.



RESULTADOS E DISCUSSÃO

A pesquisa revela que o Polo de Modas de Duque de Caxias se configura como um espaço econômico expressivo, onde convivem lógicas globais (fornecedores internacionais) e locais (comércio popular e informal), conformando um circuito econômico que dialoga tanto com as dinâmicas metropolitanas quanto com as estratégias de sobrevivência dos trabalhadores. Os dados sobre emprego e renda no município, associados às observações de campo, sugerem que o polo funciona como importante gerador de ocupação, embora marcado pela precariedade laboral típica desses arranjos comerciais periféricos.

A análise espacial indica que os feirões da BR-040 constituem uma centralidade comercial alternativa que se aproveita das vantagens logísticas da infraestrutura rodoviária, atraindo consumidores de diversos municípios e reconfigurando fluxos econômicos tradicionalmente concentrados no centro do Rio. Essa dinâmica evidencia a capacidade de autorregulação dos territórios da Baixada Fluminense, mas também expõe contradições urbanas, como a tensão entre crescimento espontâneo e a carência de infraestrutura adequada.

Os achados da pesquisa revelam a complexidade deste arranjo econômico, que se mantém em um frágil equilíbrio entre formalidade e informalidade, acesso e precariedade. Os resultados iluminam as contradições inerentes a este modelo de desenvolvimento, onde a vitalidade comercial convive com limitações estruturais. O estudo contribui para compreender como estes espaços econômicos populares se articulam com as dinâmicas metropolitanas, configurando redes de abastecimento e consumo que desafiam os padrões tradicionais de centralidade urbana. A análise oferece subsídios para futuras investigações sobre os mecanismos de reprodução e transformação destes circuitos econômicos periféricos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise do Polo de Modas de Duque de Caxias permite compreender como as periferias metropolitanas vêm assumindo novos papéis nas transformações econômicas e territoriais do capitalismo contemporâneo. O caso estudado demonstra que a BR-040 constitui um eixo logístico e comercial de reconfiguração socioeconômica, em que antigos espaços industriais foram convertidos em polos de dinamismo popular e produtivo, articulando práticas de trabalho, comércio e circulação de mercadorias.

A leitura integrada das teorias sobre reestruturação produtiva, economia urbana e dinâmicas territoriais revela que o Polo de Modas expressa uma combinação de racionalidades distintas. Ele integra lógicas empresariais e tecnológicas, associadas a circuitos econômicos de maior complexidade, com práticas cotidianas de trabalho e comércio popular, características



das economias locais e informais. Essa interdependência ajuda a compreender o surgimento de centralidades periféricas que desafiam a tradicional oposição entre centro e periferia e demonstram novas formas de inserção das classes trabalhadoras nos fluxos econômicos metropolitanos.

As observações de campo e a análise dos dados indicam que o polo atua como importante gerador de renda e ocupação, ainda que em um contexto marcado pela precarização das relações de trabalho e pela carência de infraestrutura urbana. Essas contradições revelam tanto o potencial quanto os limites de uma economia popular que, mesmo sujeita à desigualdade estrutural, desempenha papel relevante na produção e reprodução da vida nas metrópoles brasileiras.

A experiência de Duque de Caxias evidencia que os territórios periféricos não devem ser compreendidos apenas como espaços de carência, mas também como áreas de criação e experimentação econômica. O Polo de Modas, nesse sentido, ilustra como a interação entre agentes locais, fluxos regionais e redes de abastecimento dá origem a novas morfologias urbanas e a estratégias de resistência frente à lógica excludente da urbanização neoliberal.

Portanto, compreender fenômenos como o Polo de Modas de Duque de Caxias significa reconhecer as múltiplas escalas e temporalidades que estruturam as metrópoles contemporâneas. O estudo contribui para o debate sobre os circuitos econômicos urbanos, as novas formas de centralidade e os desafios da gestão territorial, apontando para a necessidade de políticas públicas capazes de valorizar as economias populares sem ignorar as contradições que as atravessam.

REFERÊNCIAS

DARDOT, P.; LAVAL, C. A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal. São Paulo: Boitempo, 2016.

HARVEY, D. A produção capitalista do espaço. São Paulo: Annablume, 2005.

SILVEIRA, María Laura. Modernização contemporânea e nova constituição dos circuitos da economia urbana. GEOUSP Espaço e Tempo (Online), São Paulo, Brasil, v. 19, n. 2, p. 245–261, 2015.

OLIVEIRA, Leandro Dias de. Ecologia política, reestruturação territorial-produtiva e desenvolvimento sustentável no Brasil: lições do extremo oeste da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Espaço e Economia. Revista brasileira de geografia econômica, n. 19, 2020.



ROCHA, André Santos da. Os efeitos da reestruturação econômica metropolitana na Baixada Fluminense: Apontamentos sobre o “novo” mercado imobiliário da região. Espaço e Economia. Revista brasileira de geografia econômica, n. 6, 2015.

SANTOS, Milton (1979). *O espaço dividido*: os dois circuitos da economia urbana. 2ª ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

TEODORO RODRIGUES, André Luiz. 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). História, Natureza e Espaço - Revista Eletrônica do Grupo de Pesquisa NIESBF, Rio de Janeiro, v. 14, n. 1, p. 26–47, 2025. DOI: 10.12957/hne.2025.88197. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/niesbf/article/view/88197>. Acesso em: 20 out. 2025.