

Há notícias fiéis de que a primeira capela dessa freguesia existiu no lugar então conhecido por Traitaponga até pouco depois de 1660, época em que perdeu a sua categoria de sede para um outro templo existente próximo do rio Meiti. Passados alguns anos, tendo-se arruinado o prédio dessa Igreja, foi novamente desviado o núcleo social e religioso da freguesia para a zona portuária onde, por essa época, já se havia elevado outra capela, erigida em 1708, por JOÃO CORREIA XIMENES e dedicada ao culto de Nossa Senhora da Conceição.

Só em 1747 voltou o núcleo social a localizar-se nas margens do rio Meiti, justamente no lugar onde, outoira, se erguia o templo que substituíra a capela de Traitaponga. Por essa época passou a localidade a ser conhecida pelo nome de Freguesia de São João Batista de Meiti.

A partir desse tempo, grande foi o progresso dessa região; seus rios, então desobstruídos, davam fácil escoamento aos produtos da lavoura. Nêles, a navegação de pequenos barcos se fazia francamente, por muitas léguas de seitião adentro, onde o braço do negro escravizado tornava rendosa a exploração agrícola.

A revista do Instituto Histórico, tomo 76 (parte 1ª), consigna que, no período compreendido entre 1769 e 1779, a freguesia de Nossa Senhora do Pilar de Iguaçu tinha um engenho de açúcar, pertencente ao capitão LUCIANO GOMES RIBEIRO, fabricando 40 caixas desse produto e 17 pipas de aguardente, acrescentando ainda que o referido capitão possuía para seu serviço 74 escravos.

Tiês engenhocas fabricavam aguardente: a de MATHEUS CHAVES, a do capitão PEDRO GOMES DE ASSUNÇÃO e a do capitão JOÃO CARVALHO DE BARROS.

Produzia, também, a freguesia 13 000 sacos de farinha, 100 de feijão, 150 de milho e 2 100 de arroz, e o seu comércio fazia-se pelo rio, no qual havia 9 portos com 18 barcos e 1 lancha.

Seivindo grande parte da região costeira da Guanabara, existiam, nessa época, 14 portos espalhados desde o rio São João ou Meiti até o rio Salapuí "e eram os do rio Meiti, com tiês barcos; do Engenho Velho, do saigento moí JOSÉ DIAS DE OLIVEIRA, com uma canoa; da Pedra, do Padre JOSÉ RODRIGUES, com uma canoa; de PEDRO ÁLVARES ROIZ, com duas canoas de pesca; do Pau Feito, de FRANCISCO PUPO CORRÊA, com um barco e duas canoas; da Valla, de D. CATARINA MARIA DE MENDOÇA, com um barco; do capitão JOSÉ ANTÔNIO BARBOSA, com um barco e uma canoa; o de ANA FERREIRA, com um barco; da Chácara (Xacá), de IGNÁCIO ROIZ e ANTÔNIO MARINS, de JOÃO DA SILVA, com 3 canoas; do capitão JOÃO PEREIRA LIMA GRAMACHO, com um barco e uma canoa; do mestre de campo BARTOLOMEU JOSÉ VAHIA, com um barco; e o do capitão PEDRO ALVES FRIQUE."

Durante muitos decênios, as lavouras de cana, arroz, milho, mandioca e feijão, existentes nas terras do atual Município de Duque de Caxias, proporcionaram aos proprietários locais a acumulação de fortunas consideráveis, para a época e para o meio.

Em 15 de janeiro de 1833, quando o Decreto da Regência erigiu em vila a povoação de Iguaçu, compreendeu em sua jurisdição as terras que hoje fazem parte do Município de Duque de Caxias e que, naquela época, constituíam o território das freguesias de São João de Meiti e Nossa Senhora do Pilar.

Ainda por alguns anos, notável foi o progresso observado nessa região. Sòmente pela metade do século XIX começou o seu período de decadência. A devastação impiedosa de suas matas trouxe como resultado funesto a obstrução dos rios, e o seu conseqüente extravasamento motivou a formação de pântanos, onde os miasmas e os mosquitos tornavam a referida região praticamente inabitável. Abandonadas as terras, outoira tão salubres e férteis, cobriam-se rapidamente de vegetação própria dos pantanais.

Em 30 de abril de 1854, IRINEU EVANGELISTA DE SOUZA, depois Barão e Visconde de Mauá, inaugurava a primeira estrada de ferro do Brasil, tendo realizado a construção de 14,5 km entre o porto de Mauá e a fazenda do Fiagoso, nas imediações da raiz da serra da Estrela. Dois anos mais tarde, já os trilhos da ferrovia atingiam a povoação de Raiz da Serra.

Em 23 de abril de 1886, outro trecho ferroviário foi inaugurado pela "The Rio de Janeiro Northern Railway" ligando a cidade do Rio à Estação de Meiti, onde, mais tarde, surgiria a povoação que deu origem à sede do atual Município de Duque de Caxias.

Devemos ainda acrescentar que, por essa época, a estação de Meiti era apenas centro de escoamento de poucas propriedades rurais semi-abandonadas, cujos colonos, lutando contra a malária, se dedicavam ao fabrico de carvão e à derrubada de capoeiras para a extração de lenha. A pequena produção, conseguida em ambiente tão hostil era, enviada aos mercados da metrópole, por meio de faluas, sòmente utilizáveis nas épocas de maré cheia. A referida localidade nessa época não chegava a ser propriamente um povoado.

Meiti, hoje Duque de Caxias, deve, em grande parte, o seu reerguimento ao iniciador das obras da Baixada Fluminense, Presidente NILO PEÇANHA. Foi em virtude do esforço desse presidente que Meiti conseguiu obter água potável, mediante a detivação de um encanamento ligado à rede geral que abastecia a cidade do Rio de Janeiro. A esse importante melhoramento seguiu-se outro: o prolongamento das linhas da Estrada de Ferro Leopoldina, até à zona marginal do antigo "Mangue", situado na "Praia Formosa", o que motivou o aumento do número de trens e de viagens, melhorando o sistema de transportes entre a localidade e a Capital da República.

Posteriormente, com a abertura da Estrada Rio-Petropolis, ainda mais próspera se tornou a estação de Meiti e adjacências. Data de então o fracionamento das grandes propriedades locais,