

# Resenha

Gonçalves, Guilherme Leite & Costa, Sérgio. *Um porto no capitalismo global*. Desvendando a acumulação entrelaçada no Rio de Janeiro. São Paulo: Boitempo Editorial, 2020. ISBN 9788575597743

## Nota crítica a *Um porto no capitalismo global*

Thiago Vinícius Mantuano da Fonseca\*

O livro *Um porto no capitalismo global* publicado pela editora Boitempo, em 2020, se propõe a ser uma síntese histórica de como o porto e/ou a Região Portuária do Rio de Janeiro tornaram-se elo do Brasil com o mundo permeado por formas distintas e entrelaçadas de acumulações de capitais desde a colonização portuguesa até a implementação do Projeto Porto Maravilha. Os autores Guilherme Gonçalves e Sérgio Costa pretendem imprimir sentido único a períodos históricos distintos através da interpretação teórica sobre o movimento de incorporação/desacoplamento/reincorporação da Região Portuária ao movimento de acumulação de capitais (Gonçalves e Costa, 2020, p. 9).

Embora conduzida por uma longa digressão teórico-histórica, o objetivo central é demonstrar como, antes da elaboração do projeto Porto Maravilha, o porto do Rio de Janeiro havia sido relegado ao abandono enquanto unidade produtiva após o fim do tráfico transatlântico de escravos e, em decorrência disto, a própria Região Portuária teria sido “desmercantilizada”. Segundo os autores, a realização das Olimpíadas de 2016 no Rio de Janeiro se tornou a oportunidade para uma nova mercantilização daquela parte da cidade. Naquele momento, recuperava-se o fio histórico da acumulação primitiva através de violências e expropriações de toda sorte, e isto se dava em colaboração com o tipo de acumulação capitalista mais potente de nosso tempo: a especulação imobiliária (Gonçalves e Costa, 2020, p. 10).

Esta é uma nota crítica que cumpre o papel de reconhecer o esforço dos autores numa síntese desafiadora e que, em alguns sentidos, é meritória pela sobreposição de tempos e a continuidade de traços das relações sociais pretéritas naquele espaço. No entanto, este texto procura ter a valia de alertar o leitor sobre as limitações de alcance e entendimento dos diferentes processos históricos que a obra aborda, considerando os problemas teóricos, equívocos na leitura do processo e em seus recortes temporal e espacial, também apontaremos os erros factuais que reforçam o senso comum sobre a história do Rio de Janeiro. É de se deplorar o fato de que obras fundamentais como as de Eulália Lobo (1978) e Maria Bárbara Levy (1994) não constem na bibliografia, bem como é empobrecedor para o debate que mal tenha sido trabalhada – e até ignorada, em partes – a extensa e recente produção historiográfica sobre a relação entre o porto, a Região Portuária e a cidade portuária do Rio de Janeiro.

A questão estrutural irresoluta da obra é a má delimitação de seu objeto: não é possível identificar do que os autores tratam. O porto e a Região Portuária são suscitados consecutivamente sem um esclarecimento a contento sobre sua relação socioespacial e histórica. O porto que surge

---

\* Doutor em História (PPGH-UFF) e Professor de História do Atlântico no Programa de Pós-Graduação em História do Departamento de Filosofia e Ciências Humanas (UESC). E-mail: thiago\_mantuano@id.uff.br. Currículo Lattes: <<http://lattes.cnpq.br/1952282116115484>>.

como centro da análise e objeto de estudo é, progressivamente, esquecido das preocupações dos autores e sofre uma separação a fórceps da região que lhe dá nome – como se os muros que passaram a separá-lo da cidade, no início do século XX, tivessem o transportado para outro lugar.

O desenvolvimento do objeto de reflexão é prejudicado por uma razão de fundo teórico-histórico: os autores encaram como verdade que, após o fim do tráfico transatlântico de escravizados, o porto do Rio de Janeiro definiu, bem como a sua Região Portuária teria sido relegada à pobreza e às margens do capitalismo que se desenvolveu no Brasil. Essa apreensão depreende um problema teórico muito discutido na historiografia: teria toda acumulação de capitais pré-capitalista ou não-capitalista um fim para o sistema capitalista?

O tráfico transatlântico de escravos e a escravidão no Brasil colaboraram com o capitalismo em seu desenvolvimento histórico e em escala transnacional, em um determinado momento – aquele apontado pelos autores da corrente historiográfica sobre a Segunda Escravidão (Tomich, 2011) –, mas é possível asseverar que sempre foi assim? E era teleologicamente deliberado? Acumulavam-se capitais com o tráfico e a escravidão no porto do Rio de Janeiro, desde o século XVI, com o fim de fornecer capitais futuramente ao início da acumulação tipicamente capitalista no Brasil e no mundo?

A acumulação primitiva, seja ela antes da existência do capitalismo ou mesmo durante sua vigência em determinada formação social não hegemônica por ele, não se dá sob o modo de produção de mercadorias tipicamente capitalista, nem deve ser encarada como destinada a fornecer capitais ao capitalismo num futuro ou em algum momento (Gonçalves e Costa, 2020, p. 22). Cada tipo de acumulação primitiva que encontrava outras condições históricas objetivas para tornar-se parte do arranque para acumulação capitalista de capitais deve ser estudada em seus próprios marcos econômicos e sociais, até para o melhor entendimento do processo que o levou a ser condição para a acumulação capitalista.

Não existe um “gérmen” capitalista em qualquer acumulação primitiva (Wood, 2001), isso equivaleria a dizer que o capitalismo sempre existiu ou sempre esteve fadado a existir (Gonçalves e Costa, 2020, p. 13). O colonialismo e o seu escravismo, por exemplo, não surgiram da “anexação capitalista de territórios não-capitalistas” (Gonçalves e Costa, 2020, p. 20) e nem obedecem a uma lógica da “(pré)história da modernidade e do capitalismo” (Gonçalves e Costa, 2020, p. 11), pois não era dado, no século XVI, que o capitalismo um dia existiria.

Na tentativa de conciliar essas questões, os autores trabalham a partir das noções de acumulação de Rosa Luxemburgo e André Gunder Frank para chegar ao conceito de acumulação entrelaçada, inspirados na modernidade entrelaçada de Conrad e Randeria. Segundo os próprios autores: “[...] a acumulação entrelaçada implica a interconexão e interpenetração não só das diferentes regiões do mundo, mas também de diferentes épocas históricas e distintas dimensões da expansão capitalista” (Gonçalves e Costa, 2020, p. 31). Para o caso concreto em análise, os autores pontuam:

A zona portuária do Rio de Janeiro representa uma espécie de espaço-síntese no interior do qual as diversas fases do capitalismo no Brasil, assim como formas variadas de integração da economia brasileira à economia mundial e diferentes formatos de acumulações entrelaçadas, aparecem refletidas e concretizadas (Gonçalves e Costa, 2020, p. 129)

O conceito, conforme delineado e instrumentalizado pelos autores, nos leva a três tipos de enganos: um é mais profundo e atinente à generalização do capitalismo enquanto sistema social; o outro é que este conceito se torna, basicamente, tautológico e nada inovador frente a conhecida lei do desenvolvimento desigual e combinado, quando se trata da análise de formações sociais hegemônicas pelo capitalismo; e o terceiro é a respeito do debate sobre a possibilidade da acumulação capitalista ser infinita.

Conceber a história sem apresentar as suas peculiaridades, especialmente a tensão entre permanências e mudanças em cada período, leva a possibilidade de aceitar conceitos vazios de va-

lidade explicativa e que, no caso específico em apreciação, gera dois tipos de prejuízos para a análise: o primeiro é propriamente histórico, pois as formas de expropriações, avanços nas forças produtivas e atividades humanas pretéritas não podem ser reduzidas a uma colaboração com o capitalismo no futuro; o segundo é econômico, pois sob o capitalismo a soma de forças e fatores condicionantes induz à potencial magnitude e introduz características distintivas num processo bem sucedido de acumulação, porém negá-la num momento de crise equivale a considerar que o capitalismo só funciona em momentos de expansão e bonança.

Não há necessidade prévia da colaboração de uma acumulação não tipicamente capitalista para que o sistema capitalista garanta a sua forma de perpetuação, mesmo em momentos de crise. Dito isto, não se deve imaginar que o capitalismo como modo de produção simplesmente extermina os demais modos de produção necessária e imediatamente. Em uma mesma formação econômico-social podem conviver dois ou mais modos de produção e distintas formas de acumulação de capitais podem ser combinadas ou, até mesmo, simplesmente concomitantes. Não há fórmula pronta e é necessário pesquisa histórica para desvendar a realidade concreta e historicamente construída.

O conceito de acumulação entrelaçada parece ter sido formulado desconsiderando a possibilidade de que, apenas sob o capitalismo, a razão de ser de uma acumulação de capitais é o começo de um novo processo de acumulação. Sweezy e Baran (1966) há muito desacreditaram a hipótese de que existem horizontes finitos e intrínsecos para a acumulação capitalista. Importa dizer que estes horizontes possíveis contam com a possibilidade de perpetração de todo tipo de violência e expropriação – encaradas como componentes plenos dos mecanismos de coerção e consenso dos subalternizados no processo de acumulação capitalista.

Há extensa bibliografia que reflete sobre a lei do desenvolvimento desigual e combinado sob o capitalismo e que refuta o suposto dualismo – setores atrasado x avançado – da economia brasileira (Oliveira, 2003). Uma economia nacional de cariz capitalista pode conviver com a degradação e o suposto “atraso” – especialmente se este recai sobre as costas da classe trabalhadora – em determinados espaços, setores e/ou dimensões, ainda assim de acumulação capitalista, mas que não tem ou perdeu a potência; mantendo a vitalidade de outros espaços, setores e/ou dimensões em detrimento do primeiro, ou até mesmo se nutrindo daquele para manter-se na ponta. E, se essa possibilidade existe, quando e se os espaços, setores e dimensões preteridos forem “revitalizados” isso deve se dar em meio e no processo de acumulação de capitais tipicamente capitalista.

Ciente desta possibilidade, a seguinte conclusão torna-se factível: a suposta “desmercantilização da Região Portuária” jamais existiu.

Os recortes espacial e temporal da obra são equivocados. No entanto, o principal engano é o de leitura do processo histórico ao sustentar que o próprio Estado atuou para desmercantilizar a Região Portuária (Gonçalves e Costa, 2020, p. 133) em algum momento. A instalação de indústrias naquela parte da cidade faz parte do primeiro processo de industrialização sustentado do Brasil – nas últimas décadas do século XIX – (Mantuano, 2018) e ali a acumulação industrial manteve a vitalidade por um século. É evidente que a constituição e a sustentação das indústrias e dos serviços de cariz industrial na Região Portuária tiveram ativa participação do Estado.

Os autores mesmo fazem leitura a esse respeito que parece contraditória. Em um momento dizem: “Já nos anos 1950, a tendência à concentração patrimonial das indústrias e o aumento do tamanho das plantas das fábricas exigiram o deslocamento das atividades para a região suburbana e para outros municípios do estado do Rio de Janeiro” (Gonçalves e Costa, 2020, p. 78). E, mais a frente, afirmam: “as áreas planas, de propriedade do governo federal, passaram a ser ocupadas por armazéns e repartições públicas, permanecendo ‘vazias’ e só sendo utilizadas em reformas futuras” (Gonçalves e Costa, 2020, p. 85). Ora, essa utilização futura foi exatamente para os novos fins industriais com requisitos de espaço, infraestrutura instalada e oferta de serviços próximos (Levy, 1994). Assim, a acumulação de padrão industrial continuou a prosperar nas cercanias do porto.

Uma rápida pesquisa na Brasileira Fotográfica demonstra em imagens que, após a Grande Guerra, a atividade construtora para fins produtivos – sejam industriais, comerciais ou de serviços,

especialmente logísticos – era intensa e resultou em uma massa de edifícios que é facilmente constatada, ainda hoje, por quem caminha nas proximidades do cais do porto.

Estes mesmos edifícios demonstram que a aludida “privatização do espaço e serviço público” a serviço da acumulação (Gonçalves e Costa, 2020, p. 96) – como era possível se constatar nas funções da Concessionária Novo Porto até bem pouco tempo – não é novidade alguma. Os autores citam as concessões e os acordos entre o Estado e empresas, tanto para operação portuária, quanto na ocupação da Região Portuária, mas não atentam para isso como algo minimamente análogo à privatização elaborada pelo projeto Porto Maravilha. Desde meados do século XIX, o Estado não apenas passou aos privados o fruto do investimento público, mas contratou a privados a execução dos investimentos públicos – principalmente obras – a serem pagos com o fundo público.

Contra todas as evidências este processo é entendido no livro como marcado por uma suposta desmercantilização da região. Os arcos do Moinho Fluminense – entre seus edifícios e sobre logradouros públicos – são, talvez, ilusões de concreto sobre as cabeças dos que por ali passam.

Cem anos depois, o processo de desindustrialização das principais capitais do Brasil também atingiu os bairros que abrangem a região. Surpreendentemente, no geral, ali as empresas prolongaram suas atividades fabris ao lado do coração da cidade, mesmo anos depois do acirramento das pressões por sua expulsão.

Enxergamos que o processo de degradação urbana daqueles bairros portuários e industriais tem correlação com o deslocamento de uma maior proporção da operação portuária ao cais mais adequado no Caju, nas duas últimas décadas do século XX; mas, também, era uma forma de o poder público municipal colaborar com as empresas ali já instaladas desvalorizando a região propositalmente. Assim, o Estado atuou para diminuir a pressão por elevação do valor do solo urbano, os custos dos serviços, das taxas e impostos e garantiu o ambiente para que os empresários domassem a pressão por melhores salários.

O Estado incentivou a manutenção de unidades produtivas na Região Portuária, num momento em que as indústrias e empresas de logística desapareciam do centro da cidade. É um engano confundir degradação e desvalorização com abandono ou exclusão das “dinâmicas globais de acumulação” (Gonçalves e Costa, 2020, p. 33).

A própria instrumentalização da noção de Região Portuária deve ser cuidadosamente costurada, especialmente em pesquisas que envolvam os períodos que antecedem a construção do porto, no início do século XX, pois até então ela simplesmente inexistia. Portanto, falta a explicação de que o “espaço adjacente ao porto” (Gonçalves e Costa, 2020, p. 130), até o século XIX, estava disperso pelas freguesias marítimas da Candelária, Santa Rita, Santana e São Cristóvão.

Com o fim de criticar o Projeto Porto Maravilha, os autores corroboram com este em pelo menos dois aspectos centrais: por um lado, a construção territorial do porto a partir das Regiões Administrativas divididas pela municipalidade é contemplada no livro, mas, em realidade, atendem aos interesses do poder público e dos privados que exploravam e/ou pretendiam explorar aquela parte da cidade. De fato, o espaço urbano historicamente surgido e, depois, construído diretamente em função do porto sempre suplantou aquela divisão territorial conhecida como I Região Administrativa - Zona Portuária.

É necessário que se diga que a interposição criada com a construção da Avenida Brasil – na década de 1940, entre os bairros que são considerados pelos autores (Saúde, Gamboa e Santo Cristo) e o Caju – elevou a complexidade da análise. Desta forma, torna-se admissível conceber que a região portuária foi dividida em duas, embora o porto ainda fosse o mesmo. No entanto, não é razoável desqualificar o bairro do Caju como adjacente e, em alguma medida, existente em função do porto. Portanto, integrante de alguma Região Portuária.

Por outro lado, embora critiquem corretamente a premissa presente no projeto Porto Maravilha de que naqueles bairros havia um “vazio demográfico, social e cultural”, os autores mantêm

o engano do “vazio econômico” na região. E mais, o percebem como resultado do processo de “desconexão” da região portuária enquanto espaço para acumulação capitalista (Gonçalves e Costa, 2020, p. 87).

Dados da GEO-RIO demonstram que a I Região Administrativa (Saúde, Gamboa e Santo Cristo) exibia 73,21 habitantes por hectare, em 2009, resultado próximo de regiões administrativas como as de Realengo (67,45) e da Ilha do Governador (79,72). Como não é admissível dizer que os bairros das zonas norte e oeste abrangidos por aquelas regiões administrativas eram esvaziados em termos habitacionais, o mesmo deve se aplicar aos bairros da Região Portuária.

Os autores acertam ao reconhecer as pessoas que lá habitavam e ainda habitam, mantendo alto engajamento na produção cultural e dando vida à manutenção de sociabilidades que são o exato contrário de “vazio”. No entanto, pecam em não reconhecer que igualmente habitado, cheio de cultura e sociabilidade tipicamente portuária era e é, também, o bairro do Caju.

Não é necessário recuar aos anos 1990, quando da plena atividade de indústrias como a Bhering e a Pérola, para demonstrar tamanha inverdade que é classificar a região portuária como um “vazio econômico” no momento do Projeto Porto Maravilha ou, da forma como expressam os autores, “desintegrada à acumulação capitalista” ao longo do século XX. Lembramos que a acumulação de capitais em atividades econômicas industriais é, em termos históricos, a primeira tipicamente capitalista. Além disso, o mais comum é que a indústria funcionalize os serviços e o comércio em seu entorno, condicionando a sua acumulação. A especulação imobiliária pode ser a vertente mais visível ou mais dinâmica na constante financeirização da economia em que vivemos, mas não é a única, muito menos é a mais antiga. A pulsão por um novo padrão de acumulação não significa que outro inexistia anteriormente ou mesmo sincronicamente, como acreditam os autores (Gonçalves e Costa, 2020, p. 88-89).

Segundo dados do CAGED, levantados por servidores do Instituto Pereira Passos – uma autarquia municipal para estudos urbanos –, a I Região Administrativa abrigava 34.172 postos de trabalho com carteira assinada, em 2008. Esse dado significava 1,75% de todos os postos da cidade, o que garantia a 17ª posição dentre as 33 regiões administrativas, em valores absolutos; mas, em valores relativos aos postos de trabalho por hectare, a região colocava-se na 9ª posição com 40 vagas de trabalho por hectare. Para se ter uma ideia, a região administrativa da Tijuca detinha apenas 24 vagas de trabalho por hectare (Medeiros Junior e Grand Junior, 2010).

A força de trabalho é a principal mercadoria sob o capitalismo e, segundo estes dados, a Tijuca tinha, proporcionalmente, menos carteiras de trabalho assinadas que a Região Portuária. É possível dizer que a região da Tijuca era “desmercantilizada” naquele momento? Sendo a resposta negativa para este caso, certamente é negativa para o caso da Região Portuária. E é importante que se diga que fazemos esta avaliação induzidos pela equivocada exclusão do Caju da análise, o que certamente ampliaria a percepção da(s) Região(ões) Portuária(s) como plenamente integrada(s) à acumulação de capitais.

Não bastam apenas os dados do trabalho, é necessário demonstrar que diversas empresas sempre estiveram instaladas na Região Portuária – por proximidade ao porto, ao centro, a grandes vias, aos terminais ferroviário, rodoviário e aquaviário, pela abundante oferta de serviços públicos e privados, além da infraestrutura instalada há muito – e, de diferentes formas, foram incentivadas pelo poder público a ali se manterem, pelo menos até o advento do projeto Porto Maravilha.

No momento do lançamento do projeto lá estavam funcionando plenamente: a Bunge (Moimho Fluminense), a Olex (Odebrecht), a B2W (Americanas e Submarino), YDUQS (Universidade Estácio de Sá), a Rovelle, a Xerox, a Colibri Cultural, a Logictel, a Multitec, a Armtec, a Orgalent, a MetalLock, a RioCd Lâmpadas e outras empresas privadas com suas indústrias e/ou centros de logística, escritórios e grandes pontos comerciais, apresentando grande diversidade de atividades, ramos de negócio e magnitudes de operação. Fato comum entre estas empresas é que eram grandes empregadoras, suscitando, assim, outros negócios comerciais e de serviços em suas imediações.

Também havia instituições privadas ligadas aos serviços e comércio dedicados à difusão cultural, preservação da memória, ao lazer e ao turismo – alguns exemplos são o Instituto de Pesquisa e Memória Pretos Novos, a Escola de Arte e Tecnologia Spetaculu, o Galpão Aplauso e o Trápiche Gamboa.

Esses negócios são uma pequena amostra da existência de empresas que, na maior parte das vezes, faziam parte do movimento de acumulação capitalista na região, ou existiam por conta e nas margens dessa acumulação. A própria valorização fundiária citada pelos autores (Gonçalves e Costa, 2020, p. 92) evidencia fenômeno inverso ao sustentado no livro: a expulsão de médias e pequenas empresas dos seus estabelecimentos na região – fato este largamente noticiado no momento da implementação do Porto Maravilha. Os novos e proibitivos custos e as próprias obras inviabilizaram pequenos negócios – muitas vezes, familiares –, dificultando a manutenção das empresas maiores.

Por último, é importante situar historicamente e nas devidas proporções o processo que os autores assim descrevem:

[...] do ponto de vista de suas atividades-fim (embarque e desembarque de mercadorias) e dos serviços portuários prestados, a importância do porto do Rio tornou-se gradativamente pouco relevante. De principal porto brasileiro no início do século XX passou nesse primeiro quarto de século XXI ao nono lugar em movimentação de cargas [...]. Além disso, conforme afirmado, as atividades portuárias foram deslocadas mais para o norte, para a região do bairro do Caju (Gonçalves e Costa, 2020, p. 86)

De início, é necessário pontuar que o cais de São Cristóvão, antes mesmo do cais avançado ao mar no Caju, fica separado por alguns poucos metros – significando apenas a largura do Canal do Mangue, conforme se vê na planta que ilustra a capa do próprio livro – servidos por uma larga avenida. Ou seja, não existe uma distância considerável e é possível vislumbrar um cais estando no outro.

O senso comum de que o porto do Rio de Janeiro foi “abandonado” ao longo do século XX é reproduzido de forma acrítica (Gonçalves e Costa, 2020, p. 41) e impregna a obra. O leitor desavisado e que não conhece a cidade pode chegar a crer, ao longo do quarto capítulo, que, após tentativas frustradas de “reforma”, a Região Portuária ficou “órfã” de um porto. Gostaria de alertar que isto não é a realidade histórica.

Considerando o Porto do Rio de Janeiro, desde a construção no governo de Rodrigues Alves, não há momentos de “vazio” na acumulação capitalista. Há, e apenas a partir da década de 1970, diversas inadequações às vagas de desenvolvimento das forças produtivas que pareciam irresolutas em trechos do que era, e ainda é, considerado o porto. As novas necessidades industriais da operação portuária, nos últimos 50 anos, diminuíram a potência do movimento de expansão dos capitais no porto do Rio de Janeiro a despeito do fortalecimento do mercado de consumo urbano a que este servia e, de forma coerente, com a própria expansão da cidade para os subúrbios distantes dos bairros adjacentes ao porto.

É necessário que se diga que o Estado lutou arduamente, desde o fim do tráfico transatlântico de escravos e até as últimas décadas do século XX, contra as ameaças de esvaziamento do porto do Rio de Janeiro. Num primeiro momento, os chamados “melhoramentos portuários” (1869-1904) expandiram as capacidades do porto com base no fortalecimento da operação portuária pré-capitalista instalada – e, até hoje, edifícios que marcaram aquele momento estão de pé e são referências importantes na Região Portuária; com a República, o alargado consenso político e social a respeito da necessidade de transformação radical – destruição e construção – do porto do Rio de Janeiro resultou numa das maiores obras públicas da história do país e a gestão do porto capitalista construído foi arrendada a interesses privados, primeiro a capitais externos, depois nacionais (1904-1933); e, por último, a estatização da gestão serviu de resolução para pressão por contemplar interesses mais amplos em seu funcionamento e isto significava, também, completar o cais em sua extensão originalmente projetada (1933-1973) (Honorato e Ribeiro, 2014).

A própria opção equivocada dos autores pela exclusão do Caju enquanto parte da Região Portuária deriva de um erro factual primário sobre a história do porto do Rio de Janeiro. Segundo eles, para lá “se transferem as atividades portuárias a partir dos últimos anos do século XX” (Gonçalves e Costa, 2020, p. 44), não é verdade. Desde a década de 1870, a freguesia de São Cristóvão – que englobava o bairro do Caju – recebeu parcelas da operação portuária do Rio de Janeiro (Mantuano, 2015). Eram comuns armazéns e trapiches nas praias daquela freguesia, bem como, ainda no século XIX, ali foi construída a estação terminal da Estrada de Ferro Rio do Ouro e o entreposto de carvão na Ilha dos Ferreiros, ambos no Caju. A partir da década de 1920, os trapiches em São Cristóvão e no Caju passaram a dar lugar aos cais que marcava a construção de um porto de operação capitalista.

Os autores cometem o erro comum de considerar a construção e expansão do porto, ao longo do século XX, como uma “reforma” ou “remodelação” (Gonçalves e Costa, 2020, p. 82). Em realidade, o porto que se construiu dava fim ao predomínio de uma lógica de funcionamento em substituição a outra completamente diferente. Aquelas obras o tornavam mais à feição das demandas do Estado e de grandes capitais privados, atendendo aos desafios pela sua integração enquanto unidade produtiva e pela melhor articulação junto aos diferentes modais (Lamarão, 1991).

Para ser claro, o declínio de importância do porto do Rio de Janeiro não pode ser considerado sem 1– ser historicamente referenciado; 2– reconhecer os termos relativos da questão, pois em termos absolutos a importância do porto cresceu.

Em primeiro lugar, após o fim do tráfico transatlântico de escravos o porto do Rio de Janeiro manteve-se como maior em movimentação de cargas, valores importados, exportados e internos durante quase meio século. Perde seu posto de líder dos valores exportados para Santos ao final do século XIX, mas isso só ocorre quanto as importações na década de 1950. Segundo a Administração do Porto do Rio de Janeiro – autarquia antecessora da Companhia Docas do Rio de Janeiro –, em 1956, aquele porto movimentava 5.562.911 toneladas, sendo ainda o maior receptor e expedidor por cabotagem do país, perfazendo 2.071.727 toneladas nesta categoria de cargas (Brasil, 1957, p. 16).

Josef Barat (2007, p. 78) assevera que esta foi a realidade até, pelo menos, 1970, quando o porto do Rio de Janeiro ainda liderava a movimentação geral de cargas (importação, exportação e cabotagem somadas) com 27,4% da tonelagem entrada e saída de todos os portos do país. Até aquele momento, o porto do Rio de Janeiro era imbatível enquanto porta de entrada turística do país e a construção do Pôr Oscar Weinschenck – mais conhecido como Pôr Mauá – para a Copa do Mundo de 1950 foi fundamental na manutenção deste status.

Efetivamente, a centralidade do porto do Rio de Janeiro passou por uma “tempestade perfeita” formada pela mudança no padrão técnico-tecnológico dos transportes marítimos – basicamente, devido à introdução dos contêineres e portêineres; pela decadência do comércio de cabotagem no país, em relação à intensificação do rodoviarismo nos transportes de carga; pela fusão dos estados da Guanabara e Rio de Janeiro e a conseqüente acentuação do processo de formação da Região Metropolitana; e pelo processo de desindustrialização da cidade, acentuada, nos últimos anos, pela crise da indústria naval e de extração do petróleo e gás.

Dito isto, impõe-se relativizar este processo e dizer que, ainda hoje, o porto do Rio de Janeiro não é pouco importante. Se, por um lado, é fato que o Rio de Janeiro passou de “principal porto brasileiro ao nono lugar” (Gonçalves e Costa, 2020, p. 86), essa informação deve ser situada no todo: quando o Rio de Janeiro era líder, havia uma dúzia a vinte portos públicos e nenhum totalmente privado; por outro lado, hoje o Brasil conta com 178 portos, dos quais apenas 33 são públicos como o do Rio de Janeiro.

Nesse contexto, o nono porto brasileiro não é desimportante. Em 2022, o porto do Rio de Janeiro movimentou 9.300.954 toneladas – o que significa 1% da carga transportada nos 178 portos nacionais, ou 2,6% da carga transportada nos 33 portos públicos (Brasil, 2022c). A questão se sofisticava quando incluímos o valor da carga movimentada: em 2021, o Porto do Rio de Janeiro foi

responsável por movimentar \$10.608.112.475 em importações, o que o coloca como sexto lugar no ranking nacional das unidades de desembarço; e mais, este porto foi o nono maior em valores transacionados de mercadorias para exportação, significando \$5.947.270.450 naquele ano (Brasil, 2022b).

Todos esses montantes são trafegados por gigantescas empresas de logística que operam parcelas do porto – os chamados “terminais” – através de concessões públicas sob autoridade e fiscalização da Companhia Docas do Rio de Janeiro – atual PortosRio –, são elas: ICTSI – International Container Terminal Services, proprietária da RioBrasil Terminal, multinacional que ostenta receitas na ordem de dois bilhões e meio de dólares; a MultiTerminais, empresa concessionária dos terminais MutiRio e MultiCar; a Triunfo Logística; e a Píer Mauá, responsável pelo segundo maior terminal de passageiros do país, com capacidade para receber 320 mil cruzeiros anualmente. A bem dizer, a PortosRio ainda opera partes minoritárias da atual movimentação do porto carioca (Brasil, 2022d).

O último comentário desta nota é sobre algo que temos parcial acordo com os autores: de fato, a crise do Porto Maravilha é a crise da sobreacumulação de CEPACS – Certificado de Potencial Adicional de Construção – que se desdobra na inviabilização dos serviços públicos que são geridos pela CDURP. Até essa constatação tem paralelos com a história do porto e da Região Portuária do Rio de Janeiro: o capital financeiro exige alguma dose de realização para que a sua acumulação seja frutífera, rendosa, assim foi com o funcionamento do porto construído no século XX e a ocupação das áreas criadas a partir daquele momento.

O porto do Rio de Janeiro demonstrou-se absolutamente bem-sucedido e expansivo durante seis décadas, especialmente devido à intervenção do Estado e à participação ativa de capitais privados, tanto na operação portuária, quanto na exploração industrial, de serviços e comercial na Região Portuária. O mesmo ainda pode acontecer com o Porto Maravilha. Não é possível dizer, em tão curto prazo, que a região foi “novamente desmercantilizada”. Primeiro porque, insisto, isso nunca existiu. Segundo porque o retorno das administrações municipal e federal identificadas com o projeto podem ressignificar a sua implementação.

As últimas notícias dão conta que os novos fins planejados para a Região Portuária – ainda excluído o Caju – são a intensificação habitacional e um novo parque produtivo. A salvação da CDURP tem sido intitulada de Porto Maravalley. Basicamente, o poder municipal está propondo a financiar uma infraestrutura coletiva – a princípio, um galpão – para abrigar empresas de transformação nos ramos mais avançados da tecnologia digital, automatização virtual e inteligência artificial. Trata-se da acumulação industrial 4.0, mais uma chance para financeirização não redundar em mera especulação e realizar-se na Região Portuária do Rio de Janeiro. Veremos o seu grau de efetividade nos próximos anos.

## Referências

- BARAT, Josef. Logística, transporte e desenvolvimento econômico. São Paulo: CLA, 2007.
- BRASIL. Biblioteca Nacional. Brasileira Fotográfica, 2022a. Disponível em: <<https://brasilianafotografica.bn.gov.br/>>. Acesso em: 30/12/2022.
- BRASIL. Ministério da Economia. Estatísticas de Comércio Exterior – COMEX STAT. Brasília: COMEX STAT, 2022b.
- BRASIL. Ministério da Infraestrutura. Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ. Estatístico Aquaviário. Movimentação Portuária. Brasília: ANTAQ, 2022c.
- BRASIL. Ministério da Infraestrutura. Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários. Portos Rio. Rio de Janeiro: Portos Rio, 2022d.



- BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. Administração do Porto do Rio de Janeiro. O Pôrto do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Serviço de Engenharia da Administração do Porto do Rio de Janeiro, 1957.
- GONÇALVES, Guilherme Leite; COSTA, Sérgio. Um porto no capitalismo global. Rio de Janeiro: Boitempo, 2020.
- LAMARÃO, Sérgio Tadeu. Dos trapiches ao porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro. 1ª ed. Rio de Janeiro: Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural; Secretaria Municipal de Cultura e Turismo, 1991.
- LEVY, Maria Bárbara. A indústria do Rio de Janeiro através de suas sociedades anônimas. Rio de Janeiro: Editora UFRJ/Secretaria Municipal de Cultura, 1994.
- LOBO, Eulália. História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital industrial e financeiro. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978.
- MANTUANO, Thiago. “A região portuária segurou as pontas: as atividades metal-mecânica e da construção e reparo naval no porto do Rio de Janeiro (1868-1907)”, Espaço e Economia. Goiás, ano VI, n. 12, 2018.
- MANTUANO, Thiago; HONORATO, Cezar. “O que era o trapiche? O porto e a cidade do Rio de Janeiro no século XIX”, Revista Acervo. Rio de Janeiro, v. 28, n. 1, 2015, pp. 144-158.
- MEDEIROS JUNIOR, Hécio; GRAND JUNIOR, João. “Distribuição dos empregos formais na cidade do Rio de Janeiro: uma análise exploratória”. In: Semana IPPUR: um território em disputa – Anais. Rio de Janeiro: UFRJ/IPPUR, 2010.
- OLIVEIRA, Francisco de. Crítica à razão dualista: o ornitorrinco. São Paulo: Boitempo, 2003.
- RIO DE JANEIRO. Fundação Instituto de Geotécnica do Município do Rio de Janeiro - GEO-RIO. Regiões Administrativas do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: GEO-RIO, 2009. Disponível em: <[http://portalgeo.rio.rj.gov.br/bairrosariocas/index\\_ra.htm](http://portalgeo.rio.rj.gov.br/bairrosariocas/index_ra.htm)>. Acesso em: 30/12/2022.
- SWEEZY, Paul; BARAN, Paul. O capital monopolista: ensaio sobre a ordem econômica e social americana. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1966.
- TOMICH, Dale. Pelo prisma da escravidão – trabalho, capital e economia mundial. São Paulo: EdUSP, 2011.
- WOOD, Ellen. A origem do capitalismo. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.