

**UM PORTO NO CAPITALISMO GLOBAL: DESVENDANDO A
ACUMULAÇÃO ENTRELAÇADA DO RIO DE JANEIRO**

**A PORT IN GLOBAL CAPITALISM: UNVEILING ENTANGLED
ACUMULATION IN RIO DE JANEIRO**

**UM PUERTO EN EL CAPITALISMO GLOBAL: DESENREDANDO LA
ACUMULACIÓN ENTRELAZADA DE RIO DE JANEIRO**

Samarane Fonseca de Souza Barros¹

Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" - Faculdade de
Ciências e Tecnologia - Campus de Presidente Prudente, Brasil

Resenha

GONÇALVES, G. L.; COSTA, S. **Um porto no capitalismo global: desvendando a acumulação entrelaçada no Rio de Janeiro**. São Paulo: Boitempo, 2020.

Como citar:

BARROS, S.F.S. Um porto no capitalismo global: desvendando a acumulação entrelaçada do Rio de Janeiro. **Revista Geografia em Atos** (Online), v. 6, Ano 2022, p. 1-8.
DOI: <https://doi.org/10.35416/geoatos.2022.8242>

Recebido em: 2020-01-12

Devolvido para correções: 2021-03-02

Aceito em: 2021-06-01

¹Doutoranda em Geografia pela Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho", Faculdade de Ciência e Tecnologia, Campus de Presidente Prudente, Brasil. Bolsista de doutorado da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP), processo nº 2020/00231-6.
E-mail: s.barros@unesp.br
Orcid iD: <https://orcid.org/0000-0002-9029-1184>

A obra intitulada “Um porto no capitalismo global: desvendando a acumulação entrelaçada no Rio de Janeiro” publicada pela Editora Boitempo em 2020 no Brasil, foi lançada em língua inglesa no ano anterior pela Editora Routledge sob o título *A port in Global Capitalism: Unveiling Entangled Accumulation in Rio de Janeiro*. Os autores são Guilherme Leite Gonçalves, professor de sociologia do direito da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), e Sérgio Costa professor titular de sociologia da *Freie Universität Berlin*. Apesar das formações dos autores em sociologia, o livro dialoga com a ciência geográfica, ao passo de desvendar como a zona portuária do Rio de Janeiro se transforma em um espaço-síntese que articula a acumulação primitiva tipicamente colonial aos mecanismos mais modernos da acumulação financeirizada.

O objetivo principal do livro é demonstrar como os processos de incorporação, desacoplamento e reincorporação da região portuária às dinâmicas de acumulação acompanham a área desde a criação do porto até os dias atuais, considerando o espaço um encontro de inúmeros agentes e temporalidades distintas que buscam integrar o Brasil ao capitalismo global em diversas etapas. Para tanto, os autores partem de uma refinada bibliografia nacional e internacional que recupera desde o conceito marxista de acumulação primitiva, até as leituras mais recentes sobre financeirização, securitização e outros mecanismos da atual fase do capitalismo. O objetivo do livro é cumprido e a leitura crítica e atenciosa dos autores sobre os processos desenrolados revela que a busca pela expansão capitalista, mesmo em padrões mais atuais, evidencia a continuidade dos processos de acumulação primitiva que tem como um de seus principais predicados as violências da expropriação.

O livro segue dividido em cinco capítulos, além da introdução e das considerações finais. A ordem dos capítulos revela uma sequência didática e cronológica dos acontecimentos, embora desde o começo a intertemporalidade dos processos esteja no escopo da acumulação entrelaçada.

O primeiro capítulo “Da acumulação primitiva à acumulação entrelaçada: desenvolvimentos da teoria marxista da expansão capitalista” resgata as leituras marxistas sobre a expansão capitalista para indicar a continuidade de alguns mecanismos da acumulação primitiva. O desenvolvimento teórico de Gonçalves e Costa (2020) encontra na proposta de acumulação entrelaçada a resposta para “a interconexão e interpenetração não só das

diferentes regiões do mundo, mas também de diferentes épocas históricas e distintas dimensões da expansão capitalista” (p. 32). Os autores entendem por acumulação entrelaçada a produção de novos espaços capitalistas para a reprodução continuada e ampliada do capital, sendo que a reestruturação do ambiente construído se dá junto a reconfigurações legais, sociais e culturais que combinam as antigas formas às novas, mantendo assimetrias sociais e introduzindo descontinuidades socioespaciais.

A respeito da acumulação entrelaçada, Gonçalves e Costa (2020) reconhecem cinco níveis de interpretação inerentes a este processo, a saber: i) a incorporação de novos espaços não mercantilizados ao processo de acumulação a partir de reformas urbanas que mesmo atreladas a dinâmicas generalizantes, apresentam mecanismos autônomos e locais de expropriação; ii) a coexistência de diferentes formas de acumulação em um mesmo espaço-tempo, por exemplo, a separação entre trabalhadores e meios de produção já descritos por Marx, em conjunto a expropriação financeira de Dörre; iii) a coexistência de diferentes mecanismos inerentes à acumulação, como a mobilização do direito, do Estado, da cultura, da corrupção e da produção discursiva; iv) a linha tênue entre o público e o privado e entre o lícito e o ilícito e; v) as diferenciações socioeconômicas que interpenetram classe, gênero e raça e revelam uma hierarquização social e do espaço, que tornam as desigualdades cada vez mais entrelaçadas.

A partir desta opção teórica e conceitual, os autores passam ao tratamento do recorte empírico. O segundo capítulo intitulado “O porto, a capital e o capital” tem como enredo a pretensa simbiose entre porto e cidade, assim como os diferentes mecanismos que aloca essa relação nos trâmites da acumulação capitalista. Os autores tratam a relação cidade e porto a partir das contradições inerentes ao capitalismo, enfatizando inúmeras desigualdades que perpassam todas as atividades portuárias, sejam elas as funções-fim (entrada e saída de mercadorias e pessoas), atividades-meio (geração de valor através de serviços prestados no porto, como embarque e desembarque) e a interação entre o porto, seus arredores e a cidade (ocupação e ambiente construído inseridos nas dinâmicas expropriatórias da acumulação entrelaçada).

Em um resgate histórico que tem início com a instalação do porto do Rio de Janeiro ainda nos séculos XVI e XVII, o capítulo dois demonstra que as atividades portuárias foram importantes para colocar o Rio de Janeiro nas rotas da acumulação global, principalmente, em sua condição de colônia escravista e de espaço que até então não se reproduzia de forma

capitalista. Os autores demonstram que zonas portuárias dinâmicas e extensas como a do Rio de Janeiro, principalmente pela comercialização de pessoas negras escravizadas, foram fundamentais para a expansão do capitalismo global. Neste momento, o caráter entrelaçado da acumulação reside na combinação de relações econômicas entre espaços capitalistas e não capitalistas em diferentes formações socioespaciais e regiões do mundo, além da coexistência e co-constituição de diferentes padrões de acumulação, como “expropriações primárias e secundárias, acumulação por despossessão e por extração de mais-valor, acumulação mercantil, industrial e financeira” (p. 45).

Dando foco a economia mercantil-escravista, o capítulo três “Capitalismo e escravidão no porto do Rio de Janeiro” remontou diferentes marcos regulatórios da colônia considerada o “maior mercado de seres humanos que a história conheceu” (p. 46). O porto do Rio de Janeiro era um dos *hubs* preferenciais do comércio trilateral África, Europa e América à medida que a interação entre colonialismo e escravidão alimentava o nascente capitalismo europeu em uma dinâmica cuja lógica principal da acumulação era baseada na expropriação dos direitos das vidas negras escravizadas.

A partir dos marcos regulatórios que Gonçalves e Costa (2020) apresentam, fica evidente que a região portuária desde sempre foi marcada por conflitos entorno da terra, envolvendo agentes públicos, privados e inúmeras expropriações que tinham como objetivo central a tomada do espaço para a acumulação do capital. Já era possível observar, ainda que de forma incipiente, parcerias público-privadas que visavam a mercantilização das adjacências portuárias que até então não estavam acopladas na dinâmica capitalista.

Fator decisivo para maior circulação do capital e, conseqüentemente, para a expansão urbana foi a transferência da capital do Brasil para o Rio de Janeiro no século XVIII o que tornou a cidade o principal entroncamento comercial do país e valorizou a zona portuária a partir de investimentos em edificações, infraestruturas e comércio.

No entanto, a dinamização e valorização da zona portuária está estritamente ligada ao aumento das relações de compra e venda de pessoas escravizadas que tiveram suas condições de vida expropriadas a partir de técnicas de repressão que se camuflavam sob a justificativa da saúde pública. Neste momento, haviam áreas conhecidas pelo controle violento das pessoas escravizadas em uma lógica punitivista de intervenção sanitária sob comando do Estado e do mercado; áreas estas fundamentais para a acumulação capitalista. Este movimento marcou a dinâmica contraditória da acumulação no interior da região

portuária, isto é, de um lado houve a expansão urbana a partir da intensificação da ocupação e dinamismo da área e, de outro, a crueldade e precariedade que cercavam a comercialização de escravos ocasionou uma degradação e desvalorização da área em comparação ao resto da cidade. A partir deste momento foi deflagrada a perda de importância da região como espaço de acumulação até as reformas urbanas iniciadas no século XX.

O capítulo quatro “Dos primeiros ensaios da industrialização à financeirização: Pequena África *versus* Porto Maravilha” gira entorno da gênese do processo de industrialização até os mecanismos recentes de financeirização. Os autores, não arbitrariamente, iniciam mencionando dois marcos: o fim do tráfico negreiro e a lei de terras de 1850. O primeiro significou a liberação de capitais e necessidade de diversificação de investimentos e, o segundo foi a principal legislação para criação de um mercado fundiário e a centralidade da propriedade privada no país. A criação do mercado capitalista de terras corroborou com o parcelamento de solos e terrenos nas áreas centrais e seus arredores, sendo grandes extensões de terra que antes pertenciam a senhores rurais e a Igreja passadas a empresas e demais sociedades anônimas.

A partir da década de 1930 houve a ampliação das atividades industriais através de políticas desenvolvimentistas que engendraram, dentre outras coisas, a intensificação do processo de urbanização e alteração nas formas da cidade. No entanto, a intensificação do uso e ocupação da cidade se deram, em um primeiro momento, em áreas mais afastadas da zona portuária, o que acirrou a desvalorização desta área que já se encontrava em recessão desde o fim do tráfico negreiro e consequente fechamento dos mercados humanos. A zona portuária e suas proximidades estavam ocupadas, grandemente, pela população de cultura afrodescendente, sendo lócus de inúmeras revoltas populares do início do século XX e também marca da resistência negra na cidade.

Para ser reintegrada ao processo de criação de valor e acumulação capitalista, a região portuária passou por rodadas de modernização e reformas urbanas, sendo a mais famosa a reforma Pereira Passos. As modernizações no porto no início do século XX tinham como objetivos alinhar os serviços por ele prestados à tendência internacional de mecanização do trabalho e tornar as suas atividades-fim atrativas para a acumulação global. Em consonância a modernização, as reformas urbanas significaram o investimento em infraestruturas que facilitaram a circulação na área. Todavia, as reformas urbanas devem ser problematizadas ao passo que ocasionaram políticas punitivistas e disciplinadoras sobre as

camadas não hegemônicas e menos abastadas da população, dando continuidade aos processos de expropriação. Neste momento, mais uma contradição entra em voga: se a reforma urbana significou lógicas repressivas contra a população local, ela também otimizou as funções do porto e o tornou mais competitivo, sendo sua concessão passada a agentes da economia internacional.

Entretanto, à medida que a industrialização no Brasil se intensificou, portos localizados em complexos mais dinâmicos economicamente, como o porto de Santos, passaram a desempenhar papéis de mais centralidade no cenário nacional. A estagnação do porto do Rio de Janeiro foi seguida da desmercantilização da região portuária, tornando a área pouco atrativa para os processos de acumulação. Porém, como o capitalismo prevê mecanismos para a reincorporação de áreas desmercantilizadas para a sua expansão, a articulação entre agentes públicos, privados e uma potente engenharia financeira consolidou o Projeto Porto Maravilha que, por sua vez, despertou o interesse de incorporadores imobiliários e reverteu parte da desconexão da área com a acumulação capitalista.

O Projeto Porto Maravilha seguiu a mesma “tendência global das expropriações urbanas no âmbito do capitalismo financeiro” (p. 88), ocasionando a gentrificação de centros históricos, a promoção de megaeventos alinhados a reestruturação do espaço urbano e a criação de valor. A implementação do projeto alinhado aos nexos imobiliários-financeiros, por sua vez, foi acompanhada de uma série de ocupações e resistências populares em função da crueldade da acumulação por expropriação.

A forma de acumulação mais evidente no projeto e execução do Porto Maravilha, porém, é própria ao capitalismo financeirizado em que há um limiar entre o público e o privado na criação de novos espaços de acumulação. Além da parceria público-privada responsável pelas obras e infraestruturas relacionadas ao projeto, para a captação de recursos foram criados Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPACS) que foram negociados como papéis na bolsa de valores e garantiram aos investidores facilidades fiscais e administrativas. Uma série de agentes, como incorporadores, construtores e empresários, corroboraram com a valorização imobiliária e financeira da área englobada pelo projeto, o que levou a Caixa Econômica Federal a utilizar do Fundo de Garantia do Tempo de Serviços (FGTS) dos trabalhadores para adquirir todos os CEPACS e, logo em seguida, criar o Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha (FIIPM) em que os ativos são os terrenos e os próprios CEPACS comprados. Esta dinâmica revela uma das facetas do capitalismo

financeiro: a utilização das garantias e provisões dos trabalhadores para fins especulativos o que indica, diretamente, a expropriação do direito destes trabalhadores em prol da ampliação e aceleração da reprodução do capital.

Desde 2015, contudo, o projeto vem encarando uma série de crises estruturais e conjunturais que envolvem desde a corrupção entre construtoras e diferentes esferas do Governo até as crises econômicas e políticas de âmbitos nacional e internacional que perduram até os dias atuais. Esta problemática é a principal do capítulo cinco intitulado “A crise ancorada no porto” que demonstra como as diversas crises contemporâneas se entrelaçam e trazem à baila, atualmente, expropriações, violência e o autoritarismo.

Gonçalves e Costa (2020) resgatam a ideia de modernidade periférica para demonstrar a ineficiência de projetos como o Porto Maravilha. Marca de tal modernidade é a coexistência de formas antagônicas, por exemplo, a simbologia majestosa e os grandes empreendimentos imobiliários da nova zona portuária são acompanhados, hoje, de elementos de abandono e estagnação. Esta contradição revela “a sensação de que existe já hoje um novo vazio demográfico (...) o espaço adentrou uma (nova) fase de desmercantilização” (p. 97).

Apesar da coalizão de forças entre os diferentes agentes públicos e privados envolvidos na governança do Rio de Janeiro, os projetos urbanos devem ser entendidos à luz dos circuitos globais de produção e circulação de valor. A articulação entre conjuntura e estrutura demonstra, segundo os autores, que a crise do porto e de sua região não deve ser lida de maneira isolada. A iniciativa de vender os títulos na bolsa de valor e negociar terras e ações como papéis, emparelham a economia local aos fluxos financeiros globais, logo, após a crise internacional iniciada em 2008 e a conseguinte desaceleração do cenário internacional, o Brasil e o Rio de Janeiro passaram a sentir na pele os efeitos da recessão.

No caso do estado fluminense, o déficit público tornou-se incontrolável, assim como as crescentes taxas de desemprego e desocupação. Alinhada à crise econômica, entrou em cena uma onda conservadora pautada em repressões e violências políticas e morais em inúmeros níveis: o Rio de Janeiro, além de coroar o presidente Jair Bolsonaro, elegeu em 2016 e 2018, respectivamente, o prefeito Marcelo Crivella e o governador Wilson Witzel, ambos de extrema direita.

O capítulo cinco, então, sintetiza que “as crises mundial, brasileira, carioca e da região portuária do Rio de Janeiro estão claramente entrelaçadas” (p. 100) e todas elas

apresentam em comum o caráter expropriador que, por sua vez, revelam um caráter agressivo e alimentam um sistema político baseado em repressões e fundamentalismos. Sobre isso, Gonçalves e Costa (2020) em um brilhante jogo de palavras propõem que: “A necessidade de blindagem dos governos expropriadores os torna ainda mais expropriadores. Assim, a difusão das crises tem levado à expansão de uma autoridade autoritária” (p. 101).

Sobre a lógica de acumulação, ainda se perpetua a necessidade de explorar potenciais de áreas ainda não mercantilizadas ou desmercantilizadas para reverter o quadro de sobreacumulação de capital, tanto no âmbito da superprodução de títulos, na supervalorização de papéis ou na formação de bolhas imobiliárias e financeiras. Os processos de desconexão e reincorporação da zona portuária, ao longo da história, ao capitalismo global revelam diferentes padrões de acumulação que, de certa forma, se entrelaçam e revelam que as crises econômicas, políticas e morais também estão interpenetradas.

Ao longo dos diferentes padrões de acumulação, as funções e papéis da zona portuária do Rio de Janeiro foram se alterando, no entanto, ainda há a continuidade dos processos de expropriação subsidiando tais acumulações: se antes a expropriação era das vidas negras escravizadas, hoje se tem um ataque as populações locais (composta em sua maioria por pessoas negras) e ao direito dos trabalhadores que tem suas garantias colocadas em cheque em detrimento as especulações financeiras e imobiliárias. Ainda, observa-se também a continuidade entre parcerias público-privadas, em sentido amplo, que desde sempre favoreceram alguns frente ao enfraquecimento de outros tantos.

O livro cumpre o proposto e é uma obra que provoca o raciocínio geográfico e crítico, demonstrando que desde a chegada dos portugueses ao Rio de Janeiro, a cidade e a sua zona portuária abasteceram o capitalismo europeu e, naquele momento, entrelaçou América, Europa e África. Atualmente, a partir de medidas de reincorporação da zona portuária aos circuitos globais de valor, o processo nos revela o entrelaçamento de inúmeros agentes que trazem à baila a face espoliativa do desenvolvimento periférico.