

A unidade entre produção e circulação do capital: a função social dos transportes

Lérida Maria Lago Povoleri

Professora do Departamento de Economia da UFF e doutoranda em História na UFRJ

" A mobilidade espacial das mercadorias depende da criação de uma rede de transportes que não se mova no espaço. ...as barreiras espaciais se superam somente pela criação de determinadas estruturas espaciais. Quando estas últimas se convertem em barreiras, coisa que geralmente acontece com o tempo, então podemos ver mais claramente como é que 'a universalidade a que tende irrefreavelmente [o capital], encontra limites em sua própria natureza.' (Grundrisse, I, p. 279) "

David Harvey, " Los Limites del capitalismo y la teoria marxista"

INTRODUÇÃO

Com o desenvolvimento do capitalismo, cada vez mais em escala mundial, e sua conseqüente busca por novos mercados verifica-se a ampliação, em escala até então nunca vista, da divisão social e territorial do trabalho, da expropriação dos meios de produção dos que ainda detinham esses meios e o assalariamento da força de trabalho levando à necessária criação, a nível dos estados-nações, de um mercado interno e externo para a realização da crescente produção capitalista. Também a atividade comercial muda de qualidade e passa a ser determinada pelas leis deste modo de produção. Entre produção e consumo se estabelece a distribuição que passa, sob a égide do capital, a desempenhar papel crucial na organização espacial da sociedade. Esta nova organização espacial da distribuição que emerge, fundada na relação capital e que exige

articulação entre diferentes áreas produtivas, tem como locais preferenciais as cidades. Estas interligam-se através do comércio atacadista, varejista e dos serviços. Neste processo de articulação e integração, crescente e diversificado, os mecanismos econômicos de alcance espacial e de economia de aglomeração adquirem um significado novo que é o da própria acumulação capitalista. Como conseqüência, são geradas diferenciações hierárquicas entre os diversos espaços historicamente definidos e criadas estruturas territoriais coincidentes com a configuração espacial do capital¹ onde o sistema de transporte e comunicação funciona como "vasos comunicantes" entre os diversos momentos do ciclo do capital como um todo.

Em realidade o processo de acumulação e reprodução do capital tem, necessariamente, uma dimensão espacial que se traduz em diferentes, e desiguais, estruturas territoriais ligadas à produção industrial e agrícola, à circulação e à distribuição conformadas com a especificidade da forma assumida pelo desenvolvimento do capital em cada espaço e tempo.² Tais estruturas não são excludentes

¹ Utiliza-se o conceito de estrutura territorial como " o conjunto de configurações materiais do espaço ligado à produção, circulação, distribuição e consumo ... e é simultaneamente um reflexo do funcionamento de um dado modo de produção, reflexo este que inclui herança de modos de produção pretéritos ou dominados, e uma condição para a reprodução do modo dominante." (Santos, 1993: 54)

² " As fábricas, e os campos, as escolas, os templos, centros comerciais e parques, caminhos e vias ferroviárias atestam uma paisagem que foi esculpida

entre si; pelo contrário, se superpõe. A dimensão espacial ligada ao momento do econômico implicam em localizações, e, meios e vias de transporte que garantam um menor prazo de rotação do capital e maior lucratividade do mesmo - "aniquilamento do espaço pelo tempo."

O avanço do desenvolvimento da produção mercantil capitalista e a crescente monetização da forma mercadoria acabam por exigir compatibilidade entre os modos desiguais e formas diferenciadas, no tempo e no espaço, desse desenvolvimento, o que deve, obrigatoriamente, ser acompanhado por uma revolução no sistema de transporte e comunicação. "...quando mais se funda a produção no valor de troca, mais se voltam para a circulação as exigências de sua condições físicas : os meios de transporte e comunicação. O capital por sua natureza tende a superar toda barreira espacial. Por conseguinte, a criação das condições físicas da troca - os meios de transporte e comunicação - se converte para ele em uma necessidade e em uma medida totalmente distinta [em relação à produção voltada para o valor de uso]: anulação do espaço pelo tempo." (Marx:1987,13)

Este desenvolvimento diferenciado da produção sobre o espaço, maximizando vantagens locacionais específicas a cada produção integrada com o desenvolvimento global do capital, gera uma divisão territorial do trabalho a qual suscita a expansão da circulação de mercadorias e o aparecimento de um sistema de transporte e comunicação que se "sobrepõe ao antigo ou é criado do nada", visando conformar as relações capitalistas como um todo, sem comprometer a lógica da reprodução material e das relações sociais de

produção particulares a cada situação histórica.³

Essas diversidades espaciais devem ser vistas como atributo material fundamental da atividade humana porém, devem também ser reconhecidas como um produto social. "As produções das configurações espaciais podem ser tratadas então como um 'momento ativo' dentro da dinâmica temporal global da acumulação e reprodução do [capital e das relações] sociais." (Harvey:1990,377) Uma dessas configurações espaciais - a forma que assume no sistema de transporte e comunicação - poderá ajudar na busca da especificidade do desenvolvimento do capital num determinado espaço e tempo, através de uma forma de abordar o assunto que "seja suficientemente robusta para manejar as evidentes confusões, antagonismos e conflitos que caracterizam a articulação da atividade humana sob o capitalismo."(idem:337)

A FUNÇÃO SOCIAL DOS TRANSPORTES

A gênese da função social do transporte encontra-se da dissolução da sociedade auto-suficiente que, pelo desenvolvimento da mercantilização dos produtos criados, pelo avanço nas relações de troca e, principalmente, pelo aumento na divisão do trabalho e das forças produtivas transforma as relações de produção, construindo uma espacialidade que venha a comportar essas mudanças e atenda às necessidades das alterações, qualitativas e quantitativas, da troca.

³ Sem dúvida, o arranjo estrutural e espacial do capitalismo "inicial" gera formas diferenciadas nas regiões onde ele penetrou "tardamente", bem como de acordo com a forma de sua inserção no desenvolvimento "global" do capital. A história do desenvolvimento do sistema de transporte e comunicação ajuda a revelar esses arranjos, correlações e interligações do espaço criado e das singularidades a ele sobrepostas que transcende ao mero relato da descoberta ou da descrição dos mesmos através de comparações com "modelos/paradigmas" ou particularidades estruturais e espaciais idealizadas. Este é um dos objetivos que nos preocupa no estudo sobre o Porto do Rio de Janeiro no período de 1930 a 1945 - objeto de nossa tese de doutorado.

em forma indelével e irreversível de acordo com os ditames do capitalismo... a transformação física não tem avançado uniformemente. Às vastas concentrações de forças produtivas de uns lugares contrasta com regiões relativamente vazias. ... Tudo isso constitui o que chamamos de 'desenvolvimento pouco uniforme' do capitalismo..." (Harvey,1990:376)

Uma comunidade que seja auto-suficiente não tem necessidade da troca como ato social e essencial à sua reprodução. Entretanto, isto não significa que não haja relações de intercâmbio com outras comunidades objetivando, tão somente, a satisfação de necessidades especiais e de forma esporádica. Como pode-se deduzir o que esta comunidade leva à troca é sua produção excedente e portanto o trabalho humano gasto no transporte dos produtos não podem ser considerados como custos sociais e devem ser apenas incorporados ao valor do produto destinado à troca.

No entanto, à medida que o intercâmbio torna-se uma atividade constante e permanente, alterações no modo de produzir e no produto do trabalho vão sendo também realizadas. Os produtos dos trabalhos individuais vão sendo, progressivamente, transformados em mercadorias e a produção já passa a ser determinada para a troca. Por outro lado, a circulação dessas mercadorias, ao colocar em contato diferentes trabalhos individuais, estimula nova divisão do trabalho, criando, inclusive, novos ramos de produção e diversas atividades de trabalho social em setores, até então autônomos e ligados, até então, ao processo da troca. Neste conjunto de transformações é que o setor de transporte, como setor produtivo, constitui-se como ramo independente da produção, passando a exigir da sociedade que destine parte de seu trabalho e recursos produtivos para a sua implantação ou desenvolvimento. Assim este movimento atinge todo o processo social, e sua reprodução, exige alocação de gastos sociais que, necessariamente, devem ser produzidos pelo conjunto da comunidade.

O metabolismo social passa agora a ocorrer vinculado à troca de mercadorias e o setor de transporte passa a integrar-se ao processo produtivo social e às necessidades sociais desta comunidade. Embora o trabalho humano no deslocamento de mercadorias até ao mercado para a realização do valor sendo de inteira responsabilidade do possuidor da mercadoria, agora o tempo de trabalho socialmente necessário para o ato de

transportar passa a ser considerado como um gasto essencial à reprodução da sociedade, não um custo individual do produtor. Isto porque a movimentação espacial passou a ser uma condição necessária para a realização da troca bem como, uma premissa para que a sociedade possa continuar a se reproduzir.⁴ Desta forma fica colocada uma inversão na função social dos transportes e da troca: passando, num caso, a ser dependente o que antes era autônomo e, no outro, automatizando o que era antes dependente. (Marx: 1983,277-vol.II)

Com a produção mercantil sob a égide do capital, onde generaliza-se a troca, este processo alcança sua forma mais desenvolvida ,e, no próprio modo de circular o capital (D-M-D') já encontra-se contido dois momentos em que a circulação é parte constitutiva da sua repetição ininterrupta. Assim, a mobilidade do capital, na sua forma mercadoria, condição de sua reprodução ampliada e ininterrupta, passa a depender da capacidade de transportá-lo de um lugar ao outro.⁵ O próprio processo

⁴ " Na produção diretamente orientada ao uso e que se intercambiam apenas o excedente, os custos de circulação só afetam o excedente, não o principal. Quanto mais se funda a produção no valor de troca, e portanto no intercâmbio, tanto mais se volta para ela as condições físicas do intercâmbio - os meios de transporte e comunicação." (Marx:1987,1-vol.II)

⁵ A mobilidade do capital na sua forma dinheiro, e principalmente na atualidade, deixa mais aparente essa condição imprescindível da reprodução desta sociedade. As diferentes formas de dinheiro, que têm "selo histórico", evoluíram das formas mais antigas (ouro) às mais modernas (dinheiro eletrônico) acompanhando o desenvolvimento da produção e, por outro lado, passam a exigir desenvolvimento tecnológico nos setores de transferência de informações compatíveis com sua total mobilidade no espaço. Estas moedas dos "tempos pós-tudo" podem mover-se de um lado a outro do mundo tão rapidamente como seja permitida a informação e a comunicação através das quais se movem. Assim, deve-se concordar com Harvey(1990,388), baseado nos estudos de Marx, ao afirmar que "os avanços nas técnicas de transferência de informação são portanto tão fundamentais para a acumulação de capital [nos "tempos modernos"] como as revoluções no transporte que incrementaram a mobilidade das mercadorias."

produtivo, que ocorre fora do processo da circulação, necessita desses dois momentos para dar início ao seu processo de realização enquanto capital. O momento da produção e da circulação integram o ciclo do capital social. Embora fazendo parte de um único processo, esta unidade é contraditória. Como argumenta Marx (1987:386-vol.I) "a condução no espaço, o transporte dos produtos ao mercado, faz parte do próprio processo de sua produção."

É no processo produtivo que o capital valoriza-se. Entretanto é no processo de circulação que se viabiliza a criação de valor e mais-valor. Somente no processo produtivo ocorre transformação qualitativa nos valores de uso e quantitativa no valor - é o tempo de criação de mais valia.⁶ Os momentos de circulação são momentos em que este processo de valorização é interrompido e "este tempo de circulação do capital aparece como tempo de desvalorização."(idem:1987,29-vol.II) Podendo-se concluir que, para o capital " o tempo de circulação limita, portanto, em geral, seu tempo de produção, e por isso, seu processo de valorização."(idem:1987,86-Livro II/vol.III)

A unidade desses dois momentos em termos temporais, a soma do tempo de produção e de circulação, é denominada de tempo de rotação do capital e a sua velocidade é fundamental para a acumulação⁷ A

⁶ " Ainda é válida a visão de que o capital só se valoriza no tempo de produção, o tempo de circulação é essencial mas não é o que, por si só garante a própria sobrevivência do capital. Quanto menor o tempo de circulação [como veremos adiante] maior poderá ser a valorização do capital." (Soares Netto, J.L. Trabalho de Conclusão de Curso de Economia, 1991, UFF)

⁷ " Da relação existente entre o tempo de circulação e o processo de produção se segue a soma dos valores produzidos, ou a valorização total do capital em uma época dada, [esta valorização] não está determinada simplesmente pelo novo valor que se cria no processo de produção, ou pelo mais tempo que se realiza no processo produtivo, senão por este mais tempo (mais valor) multiplicado pelo número que expressa quão a miúdo se pode repetir o processo de produção do capital em determinado espaço de tempo." (Marx:1987,36-vol.II)

possibilidade de valorização do capital depende da agilidade deste em repetir o ciclo com maior rapidez possível - quanto menor for o tempo de rotação de um dado capital, maior a sua possibilidade de acumular. Enquanto possibilidade apenas, posto que, o tempo de circulação está colocado enquanto barreira a ser vencida . Isto porque,"quando falamos da velocidade da circulação do capital supomos que a passagem de uma fase a outra só se opõem barreiras exteriores, que surgem do processo de produção e da circulação mesmo."(idem:29)

Há momentos em que essas "barreiras" se tornam intransponíveis e afetam o tempo de circulação fazendo com que o processo produtivo também seja afetado e um prolongamento "do tempo em que o capital está confinado à forma mercadoria provoca um refluxo diretamente retardado do dinheiro, retardando portanto também a transformação do capital monetário em produtivo."(idem:178) Tudo leva a crer que uma dessas "barreiras exteriores", a que se refere Marx e que surgem do processo produtivo e da circulação, é o sistema de transporte e comunicação que, por sua vez depende do grau de desenvolvimento de outros setores produtivos mas também, necessita ser revolucionado à medida que a produção revoluciona seu processo.⁸ Não se pode deixar de incluir "nas condições materiais" do processo produtivo os meios de transporte e comunicação uma vez que é este setor que ao transportar as mercadorias ao mercado produz um "bem econômico" imprescindível ao processo social de produção que é o próprio

⁸ "...Mas a revolução no modo de produção da indústria e da agricultura exigiu também uma revolução nas condições gerais do processo de produção social, isto é, nos meios de comunicação e transporte. ...Da mesma maneira os meios de transporte e de comunicação oriundos do período manufatureiro logo se transformaram em insuportáveis entraves para a grande indústria, com sua velocidade febril de produção, sua escala maciça, seu continuo lançamento de massas de capital e de trabalhadores de esfera da produção para a outra e suas recém estabelecidas conexões no mercado mundial." (Marx:1985,16-vol.II)

deslocamento de um lugar ao outro do capital na forma mercadoria, qualquer que seja ela.

Para o capitalista individual, ou para o capital em seu conjunto, pouco importa a dimensão física do espaço, isto é a distância a percorrer. O que interessa é o tempo gasto para superar este obstáculo construído socialmente. Trata-se de "superar o espaço pelo tempo". Neste contexto pode-se afirmar que a função social do transporte e da comunicação numa sociedade capitalista, além de ser uma necessidade para a concretização das relações sociais, é também um catalisador do processo de valorização do capital pela importância em agilizar o tempo de rotação do capital produtivo com a crescente superação do espaço, aproximando temporalmente os momentos D-M e M-D'.

RELAÇÃO ENTRE A MERCADORIA TRANSPORTE E A MOBILIDADE ESPACIAL

Sendo o setor de transporte um setor que deve ser considerado como continuidade do processo produtivo, e, como já apontado acima, sua função social no processo global do capital é reduzir o tempo de circulação do mesmo na forma mercadoria pela aniquilação do espaço pelo tempo, duas questões ficam determinadas e merecem maiores explicações teóricas. A primeira é como este aniquilamento se verifica e, a segunda, qual a mercadoria que este setor produz.

Quanto a primeira interrogação uma aproximação inicial indica que o capital, em seu conjunto procura desenvolver as condições objetivas dos transportes e, principalmente, estimula o desenvolvimento das forças produtivas de sua produção sempre no sentido de aumentar a velocidade, a segurança e a qualidade dos meios e vias de transportes, criando, ou aperfeiçoando modos de transporte mais velozes e seguros. Entretanto este desenvolvimento das forças produtivas do setor de transporte é determinado no interior do processo de produção global - ele está condicionado às mudanças tecnológicas ocorridas em diferentes setores da produção. Como por exemplo, a locomotiva a vapor só

pode surgir como decorrência da aplicação da máquina a vapor no setor industrial.⁹ Entretanto, como afirma Marx, "o aperfeiçoamento dos meios de comunicação e transporte reduzem o período de locomoção das mercadorias em termos absolutos mas, não suprimem a diferença relativa ...", isto porque se a superação deste tempo, se o tempo de circulação estivesse posto igual a zero, estaríamos diante de um fator máximo de acordo com o qual o processo de produção e de valorização poderia se repetir ininterruptamente. A repetição do processo produtivo estaria limitada unicamente pelo tempo que o mesmo dura para transformar matéria prima em produto. E o tempo de circulação não seria um elemento positivo na criação de valor que teria alcançado seu ponto mais alto. Como em qualquer outro setor se fosse igual a zero o tempo de mais trabalho ou o tempo de trabalho necessário, isto é, se a produção pudesse realizar-se sem trabalho algum, não existiria valor, nem capital, nem criação de valor e mais valor. Em consequência, o tempo de circulação só pode acrescentar valor ao produto transportado na medida em que aparece como barreira natural para a valorização do tempo de trabalho. (Marx:1987,30 - vol. II)

Assim, verificamos que a mobilidade do capital em forma mercadoria depende das relações de transporte que devem ser modificadas, qualitativa e quantitativamente, para atender aos atributos das mercadorias e à sua crescente e diversificada produção, de acordo com o seu peso, tamanho, fragilidade, se são ou não perecíveis, etc..., fazendo com que estas condições objetivas do trabalho de transportar as mercadorias no espaço sejam consideradas como necessidade indispensável para que a troca se efetue. Tudo isto indica que, "a condução no espaço, o transporte dos

⁹ "Longe de ter um desenvolvimento próprio e autônomo, os transportes urbanos [e de mercadorias] parecem estar vinculados a etapas e estágios do desenvolvimento do processo de acumulação sob relações capitalistas - esta ligação contudo, não se restringe à questão puramente tecnológica mas, abrange o modo específico de sua produção social." (Magela,1980:34)

produtos ao mercado, forma parte do próprio processo de produção."(idem:386) Parece que assim fica comprovado que não há o que se discutir quanto à criação de valor nesta indústria específica. Isto porque, tudo confirma ser ela uma esfera da produção material que efetua uma mudança "no objeto sobre o qual recai o trabalho, uma mudança no espaço, uma mudança de lugar. O que a indústria dos transportes vende é este mesmo deslocamento de lugar - esta é sua mercadoria."(Marx, cit. Harvey,1990:379)

Enquanto mercadoria é possuidora de um valor de uso - a mobilidade espacial que se obtém pela circulação do capital nas suas diferentes formas pela circulação - e um valor que, como qualquer outro insumo intermediário, é produzido pelo trabalho produtivo ligado ao setor e determinado seu preço pelos custos de produção , o valor de mudança de lugar. Além de entrar no valor e no preço das mercadorias transportadas, é determinado pelas férreas leis do processo capitalista de autovalorização do capital.¹⁰

Portanto, ao valor de todas as mercadorias deve estar incluído os custos de transporte socialmente necessários, valor de uso social , definidos como o custo por meio do qual os produtos chegam ao seu destino final. Aqui também devem ser incluídos outros fatores que, além do próprio movimento, devem ser considerados no valor dos transportes. A regularidade , a segurança dos fluxos de transporte podem reduzir outras necessidades da adiantamento de capital no processo

produtivo, tais como, manutenção de estoques de matérias primas e produtos acabados, liberando capital inativo. "A continuidade da circulação do capital só pode ser assegurada por meio da criação de um sistema de transporte eficiente e especialmente integrado" ao espaço criado pelo capital como um todo.

BIBLIOGRAFIA

CAMPOS, Lauro - "Diagnóstico do diagnóstico" - Brasília, 1996, Senado Federal.

- " Palavras certas" - Brasília, 1995, Senado Federal.

HARVEY ,David - " Los limites del capitalismo y la teoria marxista" - México, 1990 , Fondo de Cultura Económica

MAGELA, G.A. - " Algumas reflexões sobre o ônibus na RMRJ " - Tese de Doutorado Coppe-UFRJ, mimeo, 1980.

MARX, K. - "O capital" - Livro I, II e III - São Paulo, 1985, Nova Cultural.

- "Grundrisse " - Vol. I, II e III - México, 1987, Siglo Veintiuno Editores.

¹⁰ Apesar da mercadoria transporte parecer ter uma contradição imaterial entre valor de uso e valor por não ter materialidade em seu produto criado - mudança de posição no espaço -, ao deslocar-se uma mercadoria de um ponto ao outro, percebe-se que há aí uma modificação concreta da espacialidade a qual é uma condição indispensável à criação de mais valia. O trabalho na realização deste deslocamento é portanto um trabalho necessário, direta ou indiretamente, ao processo de valorização do capital. Em resumo, apesar da não materialidade do valor de uso gerado o transporte tem sua concretização de trabalho abstrato ou trabalho cristalizado produtivo quando visto pela ótica da sua função social no ciclo uno do capital.