

Marx e o Marxismo 2015: Insurreições, passado e presente

Universidade Federal Fluminense – Niterói – RJ – de 24/08/2015 a 28/08/2015



| TÍTULO DO TRABALHO | | | |
|---|---------------------------------|-------|-----------|
| MARX EM MOVIMENTO – Os transportes em Sociedades Pré-Capitalistas | | | |
| AUTOR | INSTITUIÇÃO (POR EXTENSO) | Sigla | Vínculo |
| Thiago Mantuano | Universidade Federal Fluminense | UFF | Mestrando |
| RESUMO (ATÉ 150 PALAVRAS) | | | |
| <p>O propósito deste trabalho é a reflexão teórica a respeito da possibilidade de sociedades que precederam à lógica do capital terem estabelecido vasta comunicação e trocas via transporte. Partindo das considerações de Marx sobre as formações econômicas pré-capitalistas, sobre como os transportes e a armazenagem atuam no processo de circulação do capital, e também considerando os escritos de Engels sobre a relação entre urbanização e transportes no século XIX, tentaremos demonstrar que uma vasta e complexa indústria de transportes não é privilégio das sociedades capitalistas. Demonstraremos como esse sistema social racionaliza os transportes em contraposição a outras formas. Neste sentido, utilizaremos de vasta historiografia marxista que nos auxilia no entendimento dos diversos modos de produção e sua diferença para com o capitalismo. Deste modo, podemos analisar os transportes de forma integrada à sua organização social. O estudo de caso que pretendemos parte da construção de um conceito: a operação portuária pré-capitalista. Generalizando as características mais comuns de como um porto fora da lógica do capital opera, pretendemos demonstrar que o porto do Rio de Janeiro no século XIX era de operação pré-capitalista.</p> | | | |
| PALAVRAS-CHAVE (ATÉ 3) | | | |
| Pré-Capitalismo; Marx; Transportes | | | |
| ABSTRACT (ATÉ 150 PALAVRAS) | | | |
| <p>The purpose of this work is the theoretical reflection about the possibility of societies that preceded the logic of capital they have established extensive communication and exchange by shipping. Based on the considerations of Marx on pre-capitalist economic formations, on the transport and storage work in the capital of the circulation process, and also considering the writings of Engels on the relationship between urbanization and transport in the nineteenth century, we will argue that a vast and complex transport industry is not the privilege of capitalist societies. We demonstrate how this social system streamlines transport as opposed to other forms. In this sense, we will use the vast Marxist historiography that helps us in understanding the various modes of production and their difference towards capitalism. Thus, we can analyze the transport in an integrated manner to their social organization. The case study we want part of building a concept: the pre-capitalist port operations. Generalizing the most common features of how a port outside the capital logic operates, we intend to demonstrate that the port of Rio de Janeiro in the nineteenth century was pre-capitalist operation.</p> | | | |
| KEYWORDS (ATÉ 3) | | | |
| Pre-Capitalism; Marx; Transportes | | | |
| EIXO TEMÁTICO | | | |
| Mercado mundial, imperialismo e luta de classes | | | |

Introdução

O objetivo dessa comunicação é debater os transportes em sociedades pré-capitalistas, este trabalho deriva dos debates acerca dos acúmulos empíricos que os membros da mesa tem feito em suas pesquisas. Percebendo o exíguo volume da produção acadêmica recente baseada no marxismo que se debruce sobre oitocentos brasileiro, decidimos reunir o que há de melhor em nossos esforços para entender a formação econômico-social brasileira através do pensamento de Marx e do marxismo.

Tomo a liberdade de expor, mais detalhadamente aqui, apenas as formulações teóricas e o trabalho que tive ao tomar os textos (especialmente de Marx e Engels) de forma criativa, além de sua avaliação frente ao nosso objeto. Justifico, pois encontramos um sem número de espaços, eventos, publicações etc. que nos exigem a primazia da empiria - considero o trabalho empírico de extrema importância para a excelência e validade dos estudos marxistas -, mas é raro um ambiente como esse em que os marxistas se sintam totalmente a vontade de lidar com seu arcabouço teórico (sem preparar o espírito para olhares estranhos e, possivelmente, debates que discutam o mérito de nossos posicionamentos). Desta forma, faremos referências aos vários trabalhos onde comprovamos, com riqueza de dados e informações, aquilo que teoricamente sustentaremos aqui.

Todo nosso trabalho está norteado por alguns questionamentos que derivam de nossas conclusões empíricas: como foi possível uma sociedade de formação econômico-social hegemonicamente pré-capitalista desenvolver tamanha indústria de transportes? Como se explica que agentes e instituições tão importantes se interessassem na movimentação de uma produção que, majoritariamente, não é consumida como mercadoria? Será possível que uma sociedade não regida pela lógica do capital tenha tão extensa rede de transportes?

O dilema da efetivação

Primeiro devemos aclarar a lei geral que rege as sociedades pré-capitalistas: a não separação do homem, em sociedade, das condições objetivas de seu trabalho. Segundo Marx, essa “é a relação pré-burguesa do indivíduo com as condições objetivas do trabalho” (MARX, 2011, p. 341), sem a mediação do capital. Do contrário, “[...] o trabalhador encontra as condições objetivas do trabalho separadas dele como capital, e o capitalista encontra o trabalhador privado de propriedade como trabalhador abstrato – a troca, tal como se dá entre valor e trabalho vivo [...]” (MARX, 2011, p. 341).

Pensemos nos trabalhadores que se encontravam no porto do Rio de Janeiro, que passavam pelas funções de carregador e estivador, transitando nos mais diferentes pontos do complexo produtivo portuário; que carregavam nas costas ou em carroças as sacas de café e as acomodava em armazéns, trapiches e embarcações; que percorriam as ruas e pontes, atravessando a baía à remo ou aprumando a vela da embarcação para que ela chegasse em segurança e com todos os produtos intactos na embarcação ao largo ou na costa; que levavam no colo os passageiros dispostos a não sujar suas solas de sapatos europeus naquela praia lodacenta; que conheciam seus instrumentos, ambiente e produto de trabalho como ninguém; que tinham a real noção do trabalho no trajeto feito entre o Campo de Santana e os navios transatlânticos; que independente de serem escravos ou contratados, possuíam conhecimento e habilidades necessárias e inescapáveis para que aquelas atividades funcionassem. (MANTUANO, 2014)

Esse conjunto de trabalhadores não estava apartado das suas condições objetivas de trabalho, não se tornavam especializados e nem sofriam alienação no processo de produção ou com relação aos seus objetos de trabalho, como a definida por Marx:

Não obstante, a alienação aparece não só como resultado, mas também como processo de produção, dentro da própria atividade produtiva. Como poderia o trabalhador ficar numa relação alienada com o produto de sua atividade se não se alienasse a si mesmo no próprio ato da produção? O produto é, de fato, apenas a síntese da atividade, da produção. Consequentemente, se o produto do trabalho é alienação, a própria produção deve ser alienação ativa - a alienação da atividade e a atividade da alienação. A alienação do objeto do trabalho simplesmente resume a alienação da própria atividade do trabalho. (MARX, 2003, p. 82)

Portanto, não havia aí relação social de produção capitalista; apesar do fato que, superficialmente pode ser enganoso, os negócios aonde eram empregados tinham um “capital social” fixado.

O fato é que essa unidade entre trabalhadores e os aspectos “naturais” do trabalho não pode existir sob o capitalismo:

O que precisa de explicação, ou é resultado de um processo histórico, não é a unidade do homem vivo e ativo, por um lado, com as condições inorgânicas, naturais, de seu metabolismo com a natureza, por outro, e portanto a sua apropriação da natureza, mas sim, a separação entre estas condições inorgânicas da existência humana e esta existência ativa, uma separação que aparece plenamente pela primeira vez na relação entre trabalho assalariado e capital. (MARX, 2011, p. 449)

Como esclarece Cardoso, essa lei é constante nas relações sociais de produção pré-capitalista, em todos os seus modos de produção, o que não exclui a pluralidade e especificidades destes: “O marxismo diferencia os modos de produção pré-capitalistas – desenvolvimentos sempre locais e limitados – e o capitalismo, historicamente vinculado à lenta constituição de uma história tendente a tornar-se mundial, universal.” (CARDOSO, 2011, p. 15).

Devemos insistir no questionamento teórico sobre a possibilidade de em sociedades pré-capitalistas existirem uma “indústria de transportes”. Marx, em suas reflexões sobre as relações econômicas pré-capitalistas, deixa claro que, muito antes dos estados nacionais consolidados, o deslocamento de produção fora um meio rentável para os senhores feudais:

Direitos alfandegários oriundos dos tributos cobrados pelos senhores feudais sobre mercadorias que os mercadores transportavam através de seus territórios, igualmente os tributos aplicados, depois, pelas cidades e que, com o advento do estado moderno, passaram a ser o meio mais óbvio de levantar dinheiro para o tesouro. (MARX, 1985, p. 126)

Não consideramos que esse excedente seja mercadoria, de fato não o é pelo simples fato que para sua constituição deva haver um mercado e fatores básicos da lógica capitalista assentadas na sociedade, o que não se dá nas formações sociais não hegemônicas pela lógica do capital. Contudo, ele pode se tornar mercadoria sendo transportado para onde haja um mercado.

Nem mesmo as inovações tecnológicas ligadas à Revolução Industrial e ao florescer do capitalismo são indícios que garantem a observância de uma sociedade regida pela lógica do capital. Segundo Engels: “O vapor, assim como revolucionou as comunicações em terra, deu uma nova

relevância à navegação. O primeiro barco a vapor navegou o Hudson, na América do Norte, em 1807” (ENGELS, 2008, p. 58), uma sociedade marcadamente escravista e que ainda não tinha desencadeado um largo processo de Revolução Industrial. Como nota Marx, não importa se dada sociedade é capitalista ou não “O aprimoramento dos meios de transporte e comunicação entra igualmente na categoria do desenvolvimento das forças produtivas em geral.” (MARX, 2011, p. 367).

Todas essas aparentes contradições se dão por que os transportes não tem poder de criar valor, embora tenham o poder de efetivá-lo. Acontece que em muitas sociedades há necessidade imperiosa que o valor-de-uso se desloque no espaço para cumprir seu papel: ser consumido, isso não o torna mercadoria necessariamente, pois que o seu título de propriedade pode permanecer o mesmo e ser trocado através de lógicas várias, que não a do capital. De toda forma, Marx é enfático: “Tanto depois quanto antes o tempo de compra e venda não criar valor. Aí surge uma ilusão devido a condição do capital comercial.” (MARX, 1988, 96).

Entretanto, o autor ressalta a importância da circulação que pode se tornar um “momento necessário da reprodução, se transforma em atividade acessória de muitos em atividade exclusiva de poucos, em negócios particular destes, não se transforma o caráter da própria função.” (MARX, 1988, 96). Sob qualquer condição, o tempo de trabalho empregado na circulação é trabalho improdutivo, que nada agrega em termos de valor ao produto.

Apesar disso, os ditos “custos da circulação” que encarecem a produção são, em realidade, nas palavras de Marx: “falsos custos”, por quê são repostos, em qualquer circunstancia, pelo mesmo trabalho que o faz, em outro momento da produção. Desta forma, são repassados aos consumidores, seus próprios produtores! (MARX, 1988, p. 101) Em Marx se lê que “Os gastos que a manutenção desse estoque exige, em prédios, trabalho adicional etc., constituem uma perda positiva.” (MARX, 1988, 106).

A armazenagem e os transportes, por outro lado, atuam garantindo a reprodução do sistema e podendo poupar maiores esforços para tal, no aspecto da preservação do valor-de-uso até a troca e sua real efetivação. Além do que, garantem o fornecimento das matérias-primas para que o consumo do trabalho vivo seja levado a cabo em menor tempo possível. O tempo, a regularidade e a segurança que essas atividades perfazem são indícios para aferirmos se dada sociedade se encontra, ou não, em um dos modos de produção pré-capitalista, pois “Essas condições estão na razão inversa do grau de desenvolvimento da produção capitalista e, portanto, da força produtiva do trabalho social.” (MARX, 1988, 104).

A indústria dos transportes existiu por séculos sem a observância do reino das mercadorias, onde necessariamente o que se move é o título de propriedade das coisas, Marx mais uma vez nos esclarece:

Dentro do ciclo do capital e da metamorfose da mercadoria, que constitui uma seção do mesmo, ocorre o metabolismo do trabalho social. Esse metabolismo pode exigir a mudança espacial dos produtos, seu efetivo movimento de um lugar para o outro. Circulação de mercadorias, pode, porém, ocorrer sem seu movimento físico, assim como transporte de produtos pode ocorrer sem circulação de mercadorias e mesmo sem troca direta de produtos. (MARX, 1988, p, 108)

Com isso, cremos que fica estabelecida a possibilidade das sociedades pré-capitalistas desenvolverem vasto complexo de transportes e que isso quer dizer transportar a produção como valor-de-uso, não necessariamente como valor-de-troca, sendo mercadoria.

Demonstramos que os transportes podem se desenvolver sem imprimir a lógica capitalista em seu funcionamento, mas o processo de tensionamento para que isso aconteça se dá, pois

O modo de produção capitalista diminui os custos do transporte de mercadoria individual mediante o desenvolvimento dos meios de transporte e de comunicação, bem como pela concentração - a grandeza da escala - do transporte. Ele multiplica a parte do trabalho social, do vivo e do objetivado, que é despendida no transporte de mercadorias primeiro pela transformação da maioria de todos os produtos em mercadorias e, depois, pela substituição de mercados locais por outros distantes. (MARX, 1988, p. 110)

Não podemos generalizar para as sociedades pré-capitalistas a ideia de que a cadeia de transportes pode existir independentemente da produção, nelas os transportes são extensão, muitas vezes inexorável, da produção. Entretanto nas sociedades capitalistas:

O ato de circular, isto é, o efetivo movimento no espaço, se dissolve no transporte da mercadoria. A indústria de transporte constitui, por um lado, um ramo autônomo da produção e, por isso, uma esfera especial de investimento do capital produtivo. Por outro, diferencia-se pelo fato de aparecer como continuação de um processo de produção DENTRO do processo de circulação e PARA O processo de circulação. (MARX, 1988, p. 110)

Como Engels registra nos investimento em infraestrutura viária no Império Britânico:

Apenas na Inglaterra, contam-se hoje 2,2 mil milhas de canais e 1,8 mil milhas de rios navegáveis; construiu-se na Escócia o canal de Caledônia, que corta o país de lado a lado, e também na Irlanda abriram-se vários outros. Esses empreendimentos também são, como as ferrovias e as estradas, quase todas obras de particulares e de companhias privadas. (ENGELS, 2008, p. 58)

Esse processo se desencadeia por conta de uma característica específica e básica do capitalismo: a produção se direciona para a troca, não mais para a pura e simples satisfação dos produtores, e quanto mais a troca ganha relevância frente à produção, mais depende da efetivação do valor de uso e, potencialmente, dos meios de transporte e comunicação para garanti-la. Como resume Marx:

É da natureza do capital mover-se para além de todas as barreiras espaciais. A criação das condições físicas da troca – de meios de comunicação e transporte – devém uma necessidade para o capital em uma dimensão totalmente diferente – a anulação do espaço pelo tempo. (MARX, 2011, p. 368)

E nota Engels, no caso da construção e reforma de estradas no Império Britânico:

O conjunto do Império Britânico – particularmente a Inglaterra, que há sessenta anos tinha péssimas estradas, tão ruins quanto as da Alemanha e da França – está hoje coberto por uma excelente rede de estradas, obra da indústria privada, como quase tudo na Inglaterra, porque o Estado pouco ou nada fez nesse domínio. (ENGELS, 2008, p. 57)

Tomando como verdade que os transportes podem se desenvolver, serem extensos, complexos e em rede sob qualquer sistema social, assim como em todos os modos de produção, qual a diferença dos transportes em sociedades pré-capitalistas e sociedades capitalistas? Considerando como verdadeiros os postulados de Marx, em sociedades capitalistas o espaço é dominado pelo tempo por conta da reprodução sistêmica, se não houver a efetivação da mercadoria está ameaçada a perpetuação do modo de produção e, de forma crescente, essa efetivação depende dos transportes e sua eficiência para o capital; além disso, também está dependente da efetivação através dos transportes a própria vida dos trabalhadores, tanto os que produzem o objeto a ser posto em movimento, quanto os que o consumirão. Em sociedades não regidas pela lógica do capital, o espaço é superado pelo tempo por conta do trabalho gasto na produção de excedentes, que não deve ser desperdiçado a priori, mas não é necessário para a manutenção do modo de produção e

reprodução dos trabalhadores que lhe dão vida. Disto concluímos que uma parada, geral ou parcial, nos transportes em sociedades não capitalistas é incomensuravelmente menos grave que em sociedades capitalistas.

Sobre o nosso objeto de estudo

Refletindo sobre o nosso objeto: os trapiches no porto do Rio de Janeiro nas últimas décadas do século XIX, concluímos que faziam parte de um conjunto de transportes pré-capitalista, apesar do constante tensionamento do capital através de seus agentes (HONORATO; MANTUANO, 2015). Num porto de operação pré-capitalista, cada uma das unidades de produção é explorada por empresas diferentes, com lógicas próprias, sendo os serviços mal integrados e ocupando espaços mal articulados (MANTUANO; HONORATO, 2014). Segundo Cardoso, “Poderemos falar em empresas, como unidades de produção, sob a condição de que isto não implique a generalização de um certo tipo de racionalidade econômica: o que está associada à empresa capitalista.” (CARDOSO, 1981, p. 338).

A diferença fundamental entre a operação portuária pré-capitalista e a capitalista está dada na medida da predominância da racionalidade capitalista no complexo. Acreditamos que até a reforma da região portuária de Rodrigues Alves essa racionalidade não existia, o principal objetivo da construção de um porto moderno foi exatamente dotar o Rio de Janeiro disto. Essa hipótese não é totalmente original, Honorato em sua tese sobre Santos resume:

O complexo portuário capitalista assume tais características por articular, com base na lógica do capital, um conjunto variado de atividades que têm por objetivo principal a racionalização do escoamento das mercadorias a serem realizadas nos mercados nacional e internacional. (HONORATO, 1996, 156)

Implementar essa racionalidade faz parte de um esforço material que implica mudanças profundas num subsetor repleto de interesses econômicos e políticos, além do que viabilizar “A transformação de um porto de tipo pré-capitalista em um porto capitalista implica a transformação do seu processo produtivo e a rearrumação do espaço numa nova lógica.” (HONORATO, 1996, p. 155). No complexo pré-capitalista, a articulação entre as atividades são lentas e as perdas consideráveis, inclusive pela falta de uma melhor definição entre o espaço do porto e o espaço da cidade. Além disso, o processo de trabalho no todo exclui qualquer possibilidade de alienação.

Nesse sentido, necessitamos estabelecer a diferença fundamental entre os melhoramentos portuários e a reforma da região portuária. Os melhoramentos terminaram por expandir as infraestruturas e reproduzir a lógica portuária pré-capitalista, embora sua manifesta intenção fosse

modernizar as infraestruturas portuárias do império - sem mexer no jogo de poder ali estabelecido -, a própria formação econômico-social brasileira impediu este intento; já a reforma do porto, levada a cabo por Rodrigues Alves, intentava a transformação da lógica produtiva portuária e a sua consequente rearrumação espacial, implementando assim, mesmo que não totalmente, mas sim majoritariamente, um porto de operação capitalista.

Para esse trabalho partimos de duas *categorias* (TRIVIÑOS, 1987) básicas: operação portuária e pré-capitalismo. Elas refletem duas realidades objetivas: todo porto precisa ser operado para atingir seus fins; e toda a sociedade capitalista já teve sua fase pré-capitalista (respeitando as nuances próprias da formação histórica de cada uma). Não pretendemos entrar, neste momento, no debate sobre uma suposta teleologia ou anacronismo do conceito de sociedades pré-capitalista, posto que trabalhamos com pré-capitalismo como categoria e não como conceito. A interação das duas no processo histórico se dá através do conceito de *operação portuária pré-capitalista*. (MANTUANO, 2014)

A operação portuária pré-capitalista reúne um agrupamento de portos que realizavam seus fins com certas propriedades, características e preceitos essenciais e comuns: a implantação do negócio a partir de um privilégio; o acúmulo material desses privilegiados por conta do controle exercido em certa atividade; o caráter transitório das permissões aos negócios que servem ao porto; as rústicas infraestruturas constituídas rápida e precariamente, sem vultosos investimentos em capital fixo; a impossibilidade de expressivos ganhos de produtividade; a utilização intensa e imperiosa da força de trabalho em todo o processo produtivo; a não alienação ou especialização dos trabalhadores que transitam nas diversas atividades do porto; a ausência de uma autoridade portuária que concentre prerrogativas organizacionais, de planejamento e que regule o complexo; finalmente e mais importante, a ausência de uma racionalidade de tipo capitalista às unidades de produção que servem ao porto, com sua consequente independência, autonomia, má articulação e má integração entre si. Os portos brasileiros, até os estertores do século XIX, operavam dessa forma.

O que na época se considerava um porto não passava de um conjunto mal articulado e mal construído de trapiches de madeira onde encostavam pequenas embarcações que levavam as cargas destinadas aos navios que, por sua vez, permaneciam fundeados ao largo, em profundidade precavida do movimento das marés.

O que anteriormente era uma simples operação de carga e descarga, a partir do século XIX se tornou bem mais complexo. A ampliação do volume e variedade da carga transportada, a expansão do uso do vapor e o início da integração de várias regiões do mundo atraíram novas

atividades econômicas que surgiram visando facilitar, acelerar e/ou apoiar o processo de transporte das mercadorias, passando em fluxos cada vez maiores pelos portos.

O funcionamento deste complexo era absolutamente caótico. As suas unidades eram mal articuladas, não só as que desempenhavam papéis diferentes, como as análogas. Não era raro o conflito entre proprietários de trapiches vizinhos que concorriam não só pela movimentação, como pela extensão de suas pontes ou acesso à rua. Em suma, não havia qualquer coordenação entre as diversas unidades da operação portuária; era oferecida uma péssima integração com os modernos meios de transportes, comunicação e maquinário entre as suas unidades e as demais atividades da comunidade econômica portuária, além da frágil relação com a própria cidade como mercado consumidor e redistribuidor. O controle era absolutamente ineficiente, alfandegavam-se armazéns e, sobretudo, trapiches, mas a alfandega tinha precárias condições de fiscalização.

Esse quadro se deve pela falta de uma autoridade portuária com maiores competências. A Capitania dos Portos atuava como polícia naval, além de cuidar apenas do registro dos trabalhadores embarcados e da segurança marítima.

O fato do porto e a cidade estarem amalgamados piorava essa situação. A corrupção dos agentes da alfândega, o contrabando e a insalubridade foram assunto corrente e estavam presentes nos mais diversos relatórios produzidos sobre o porto do Rio de Janeiro.

Não existia qualquer grau de uniformidade de estruturas, processo de trabalho ou entre as empresas proprietárias das mais diversas unidades na operação portuária de tipo antigo. No que se refere aos trapiches, as disparidades de infraestrutura entre as unidades são palpáveis na documentação. Pesa, também, para o precário funcionamento do complexo, o espaço extremamente limitado que tinham, principalmente no que concerne à faixa de costa disponível.

Por último, necessitamos explicitar teoricamente onde se situa a operação portuária pré-capitalista, já que a mesma está envolta num ambiente de negócios que se reproduzia de forma frenética e era de vital importância para o Império e para a cidade do Rio de Janeiro. Identificamos a necessidade de classificar esse ambiente, por isso formulamos o conceito de *Comunidade Econômica Portuária*.

E o que entendemos como tal? São aquelas atividades econômicas produtivas ou de serviços que vão surgindo e se consolidando como necessárias, complementares, induzidas ou derivadas da operação e movimentação portuária. Em suma, o conjunto de atividades econômicas que direta ou indiretamente, estão vinculadas ao porto e se instalaram no seu entorno, o que compreendemos como região portuária.

Conclusão

Por outro lado, por exemplo, no Império dos Incas a indústria de transportes desempenhava grande papel, embora o produto social não circulasse como mercadoria, tampouco fosse distribuído mediante escambo. (MARX, 1988, p. 108)

Nesta breve comunicação, julgamos ter alcançado o objetivo de expor teoricamente e demonstrar historicamente a possibilidade de sociedades que precederam à lógica do capital terem estabelecido vasta comunicação e trocas via transporte.

O legado de Marx e Engels e o diálogo entre as obras dos autores serviu como balizamento para demonstrar o lugar dos transportes na vida produtiva de diversas sociedades, como operacionalizavam e se desenvolveram. Além disso, podemos perceber o ganho de importância e a, aparente, centralidade dos transportes nas sociedades que privilegiam a troca frente à produção, tornando os transportes um setor dúbio para o investimento. Entretanto, concluímos que o ato de transportar não cria valor e, sob o capitalismo, nem sempre as coisas se movimentam quando são trocadas.

Concluímos também que os trabalhadores estão diretamente afetados pela relação que a circulação tem com a produção em sociedades capitalistas. A alienação oriunda da produção se espalha para circulação sob o capitalismo, assim como o contrário é possível e provável em sociedades pré-capitalistas.

O objeto dos nossos estudos: os portos, foram exemplos de um subsetor dos transportes que cresceu e se tornou complexo numa formação econômico-social não capitalista, o caso do Brasil no oitocentos. Procuramos estabelecer um conjunto de características comuns de um porto anterior à lógica do capital e demonstramos como o porto do Rio de Janeiro no século XIX se encaixava dentro do conceito de operação portuária pré-capitalista.

Temos muitos desafios para o próximo período, necessitamos estudar profundamente o setor de transportes no Brasil do oitocentos. Lembrando que os portos são um subsetor, os transportes foram aqui considerados em sua totalidade, haja vista que os portos estão enredados e dependentes dos transportes terrestres e aquaviários. Com isso, desenvolvemos a ideia que a operação portuária pré-capitalista estava envolta num complexo conjunto de transportes pré-capitalista, mesmo com as tensões e penetração de agentes, instituições e meios típicos do capitalismo central.

V. BIBLIOGRAFIA

CARDOSO, Ciro; PÉREZ BRIGNOLI, Héctor. Métodos da História. Rio de Janeiro: Graal, 1981.

CARDOSO, Ciro. Marx e Engels: história e economia política. Aspectos gerais e considerações sobre um tema específico, relativo à antiguidade clássica: a circulação de mercadorias. In: CARVALHO, Alexandre Galvão. (Org.). Economia Antiga: História e Historiografia. Vitória da Conquista: Edições UESB, 2011.

ENGELS, Friedrich. A situação da classe trabalhadora na Inglaterra. São Paulo: Boitempo, 2008.

HONORATO, Cezar Teixeira. O polvo e o porto. São Paulo: Hucitec, 1996.

HONORATO, Cezar Teixeira; MANTUANO, Thiago Vinícius. O que era o trapiche? O porto e a cidade do Rio de Janeiro no século XIX. *Acervo*, v. 28, p. 144-158, 2015.

MANTUANO, Thiago. O trapiche e suas fronteiras – A Operação Portuária Pré-Capitalista no Rio de Janeiro do Século XIX. 2014. MONOGRAFIA (Trabalho de Conclusão do Curso de Graduação). História, ICHF, UFF.

MANTUANO, Thiago Vinícius; HONORATO, Cezar Teixeira. A economia da região portuária do Rio de Janeiro. In: INTERNATIONAL SCIENTIFIC MEETING – The governance of the Atlantic ports: economic dynamics, 8-10 set. 2014, Lisboa.

MARX, Karl. Formações Econômicas Pré-Capitalistas. 4ª edição, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1985.

MARX, Karl. Grundrisse. São Paulo: Boitempo Editorial, 2011.

MARX, Karl. Manuscritos econômico -filosóficos. São Paulo: Martin Claret, 2003.

MARX, Karl. O Capital. Livro Segundo. Vol. 2. 3ª edição, São Paulo, Nova Cultural, 1988.

TRIVIÑOS, Augusto. Introdução à pesquisa em Ciências Sociais: a pesquisa qualitativa em educação. São Paulo: Atlas, 1987.