

Espaço e economia no Sistema de Cantillon

Maurício C. Coutinho

Professor do Instituto de Economia da Unicamp

Palavras-chave

Cantillon, localização, espaço, geografia econômica.

Classificação JEL B11.

Key words

Cantillon, location, space, economic geography.

JEL Classification B11.

Resumo

O artigo se propõe a apresentar a geografia econômica do *Ensaio sobre a natureza do comércio em geral* e a discutir em que medida ela qualifica e/ou se entrelaça ao sistema teórico de Cantillon. As conclusões são de que:

- a) na própria apresentação de sua visão de estrutura social, Cantillon efetua uma primeira aproximação à noção de redes urbanas, hierarquizadas conforme decisões econômicas e não-econômicas dos proprietários;
- b) os custos de transporte são um elemento central da teoria da circulação monetária e do modelo de formação de preços;
- c) os custos de transporte qualificam o modelo de equilíbrio do balanço de pagamentos.

Não obstante as concepções avançadas de processo de mercado e de circulação monetária no sistema de Cantillon, a análise locacional é muitas vezes limitada pela concepção agrícola e naturalista de economia.

Abstract

The paper outlines the economic geography underlying the Essay on the nature of commerce in general, and discusses the extent to which it relates to the theoretical arguments within Cantillon's system.

The main conclusions are:

- a) Cantillon's social structure scheme presents a first draft of urban networks, ranked according to the economic and non-economic decisions of the property owners;*
- b) transportation costs are a central element of the Essay's monetary theory and of its price making model;*
- c) transportation costs affect the specie flow mechanism, which governs international trade.*

In spite of the Essay's advanced approach to the market and money circulation processes, Cantillon's locational analysis is in many aspects limited by an agricultural and naturalist vision of the economic system.

1_ Introdução

Desde que Stanley Jevons, em seu precursor estudo de 1881, considerou o *Ensaio sobre a natureza do comércio em geral* o “verdadeiro berço da Economia Política” (Jevons, [1881] 2001), vem se disseminando entre os historiadores do pensamento econômico a opinião de que a obra de Cantillon representa um ponto alto no pensamento econômico do século XVIII. Schumpeter ([1954] 1986), para quem “poucas seqüências na história da análise econômica são tão importantes [...] como a seqüência: Petty – Cantillon – Quesnay”, deixou de lado sua habitual concisão para nos oferecer um quadro bastante detalhado do sistema de Cantillon. Blaug (1985) considera o *Ensaio sobre a natureza do comércio em geral*

[...] o mais sistemático, o mais lúcido e ao mesmo tempo a mais original de todas as exposições de princípios econômicos antes da Riqueza das nações.

Robbins (1998) chega a ver no *Ensaio*

um tratado científico [...] superior a qualquer coisa que os fisiocratas produziram e que realmente, em muitos aspectos, suporta uma comparação com a própria Riqueza das nações.

Finalmente, o magistral estudo de Murphy (1986), ao esclarecer diversos pontos que permaneciam obscuros na biografia de

Cantillon a despeito dos esforços pioneiros de Jevons ([1881] 2001) e de Higgs ([1931] 2001), contribuiu para consolidar entre os estudiosos a impressão de que o *Ensaio sobre a natureza do comércio em geral* foi o primeiro tratado sistemático, abrangente e moderno de economia política.

O reconhecimento da envergadura do sistema somou-se a um número crescente de estudos que, com foco mais restrito, encontraram no *Ensaio* sinais de pioneirismo em domínios específicos da teoria econômica. Se poucos discordam que Cantillon antecedeu a Hume no enunciado do mecanismo de ajustamento automático do balanço de pagamentos (*specie flow mechanism*), sua primazia é hoje estendida a áreas tão distintas quanto à teoria do valor e do capital (Brems, 1978), à economia monetária (Bordo, 1983), à geografia econômica (Hébert, 1981).

É a este último domínio – geografia econômica – que o presente artigo se dirige. Toma-se como ponto de referência um aparente paradoxo, presente na literatura sobre Cantillon, e que pode ser traduzido por duas interrogações. Para começar, a reivindicação do pioneirismo na teoria da localização não entra em conflito com a admitida primazia – quase exclusividade! – dos autores alemães na área (Blaug, 1979)? Ademais, como ex-

plicar que a abordagem erudita e minuciosa dos grandes historiadores do pensamento tenha deixado de destacar aquilo que não passa despercebido ao mais desatento dos leitores, qual seja, a ubíqua presença da temática espacial no sistema econômico de Cantillon?

Nesse aspecto, cabe no mínimo reconhecer que o *Ensaio sobre a natureza do comércio em geral* é uma obra única, ao dedicar os seis capítulos iniciais ao tema da localização das pessoas e das atividades agrícolas, bem como à constituição do espaço urbano. Adicionando-se à evidência dos capítulos iniciais as abundantes referências a custo de transporte, sempre mescladas às proposições sobre a circulação e espalhadas nas três partes da obra, torna-se quase obrigatório indagar se o peso da geografia econômica não se deve fazer sentir nos diversos segmentos do sistema teórico de Cantillon, inclusive em seus pontos altos, quais sejam:

- _ a teoria do valor e do capital;
- _ a análise da circulação monetária;
- _ a visão de estrutura social.

Este artigo é uma tentativa de colocar par a par os argumentos teóricos e locais de Cantillon. O propósito é menos o de reivindicar pioneirismo na análise espacial,¹ do que o de sugerir que a geografia econômica se entrelaça ao

sistema teórico de Cantillon. As influências entre teoria econômica e análise espacial são recíprocas e evidenciam-se nos aspectos a seguir, os quais também situam as seções que compõem o trabalho:

- i. a análise espacial da Parte I do *Ensaio* é complementar à descrição da estrutura social;
- ii. na discussão sobre circulação monetária, existe uma relevante dimensão locacional;
- iii. a doutrina sobre intercâmbio internacional também contém uma dimensão locacional, que se mescla à visão naturalista e agrícola de economia.

2_ A estrutura social e a configuração do espaço econômico

Na Parte I do *Ensaio sobre a natureza do comércio em geral*, Cantillon apresenta sua teoria agrícola (natural) do excedente econômico, sua visão de estrutura social, e efetua uma primeira aproximação à análise dos problemas monetários e da circulação. Após o curtíssimo primeiro capítulo, composto por três parágrafos sobre as riquezas naturais, Cantillon inicia uma digressão sobre a natureza da propriedade privada e sobre a distribuição espacial

.....
¹ O que foi feito convincentemente por Hébert (1981) e Dockès (1969).

da população e das atividades econômicas, que se alça do senso comum filosófico da época a uma percepção bastante original de sociedade econômica.

O senso comum reside na concepção de propriedade privada da terra. Nas sociedades estabelecidas, diz Cantillon, qualquer que seja a origem dos títulos de propriedade – mérito, conquista, herança –, o resultado final será a concentração da propriedade fundiária. Os argumentos são bastante similares àqueles que Malthus viria a consagrar no *Ensaio sobre a população* (Malthus, [1803]1982), e que, no fundo, reafirmam a idéia conservadora sobre o caráter natural da desigualdade, bastante difundida no século XVIII.²

Já a originalidade decorre da associação dessa filosofia política, delimitada pela discussão das origens e da justificativa da propriedade privada, a uma concepção sofisticada de ordem social, baseada na economia. De fato, a visão de estrutura social de Cantillon ultrapassa a moldura da filosofia política do arco de autores que vai de Locke a Rousseau, projetando-se em uma concepção de sociedade econômica que envolve estrutura social, produção e circulação.

O sistema de Cantillon compreende três classes sociais básicas – proprietários fundiários, trabalhadores agrícolas,

arrendatários capitalistas – e contempla ainda diversas variações, ao reconhecer as figuras dos trabalhadores manufatureiros, do artesão urbano independente, do comerciante, do artesão na construção civil. Ao trocarem o produto social que emana da agricultura, essas classes são protagonistas de um modelo de circulação, que é o núcleo do *Ensaio* e abrange proposições sobre dinheiro, meio circulante e preços.

No sistema de Cantillon, as decisões (de consumo e de como utilizar a terra) do proprietário rural é que determinam a capacidade de sustentação da população e o progresso da nação. Em todos os sentidos, os proprietários, ou a classe cujos direitos são primários e naturais, detêm um poder efetivo de decisão, que flui de sua posição privilegiada na percepção de um segmento do produto nacional. Nessa exata medida, os proprietários de terra constituem a “classe independente”. As demais classes sociais – trabalhadores agrícolas, produtores manufatureiros, arrendatários capitalistas – são, por contraste, “dependentes”.

Murphy (1986) considera que a análise econômica do *Ensaio* estrutura-se por meio de uma escala de abstrações de sistema econômico, de complexidade crescente. No primeiro nível, teríamos

.....
² “*Mesmo se o Príncipe distribuir a terra igualmente entre todos os habitantes, ela será afinal dividida entre um pequeno número*” (Cantillon, [1755] 2001, p. 6). Todas as citações de Cantillon acompanham a edição de 2001 do *Ensaio*, referida na bibliografia.

uma economia com decisões centralizadas, sob o comando dos proprietários de terra. O segundo nível explicitaria o domínio do processo de mercado e das decisões descentralizadas, e nele o capitalista – e não mais o proprietário – apareceria como o principal tomador de decisões. Já o terceiro nível abrangeria ainda as trocas internacionais. O comando dos proprietários sobre o movimento econômico seria então uma característica apenas do primeiro nível, representando uma espécie de primeira aproximação, na forma de um estado centralizado. Apenas no estado centralizado, o proprietário seria o exclusivo agente das decisões econômicas relevantes.

A interpretação de Murphy apóia-se na analogia estabelecida no capítulo XIV do *Ensaio* entre as decisões de uso da terra e a distribuição do produto em duas situações prototípicas. Na primeira, teríamos uma “grande propriedade”, cultivada diretamente pelo proprietário com o auxílio de capatazes; na segunda, a posse seria cedida a arrendatários capitalistas, os quais se responsabilizariam pela contratação e pela supervisão dos trabalhadores. Cantillon pretende, porém, com essa analogia, apenas demonstrar que a distribuição do produto social será aproximadamente a mesma nas duas situa-

ções, vale dizer, em uma economia de comando central e em outra na qual existe certa descentralização de decisões. Tratar a analogia como se ela retratasse o contraste entre processos extramercado e processos de mercado de distribuição não é apropriado, quando menos porque no modelo descentralizado preços e distribuição emulam os resultados do modelo centralizado.³

Afora isso, a estrutura social descrita nos primeiros capítulos do *Ensaio* já é completa. Desde o início, temos, como pano de fundo da estrutura social, um processo de formação de preços que só adquire sentido se referido a trocas mercantis. Os mecanismos precisos de troca, no entanto, ou a descrição do processo de mercado, receberão destaque bem maior nos dois terços finais da obra, simplesmente porque aí estão as passagens em que os mercadores e os capitalistas (os tomadores de risco) emergem como os agentes decisivos do processo de circulação.

Convém salientar que, mesmo quando o cultivo é feito por empresários capitalistas, o proprietário é quem toma as decisões relevantes. A primeira delas é a opção entre deixar a terra ociosa ou arrendá-la. Além disso, ainda quando as decisões de cultivo são mistas, envolvendo *fermiers* e proprietários, os padrões de

.....
³ Aliás, é essa igualdade de resultados que Cantillon pretende destacar no exemplo.

consumo da sociedade são moldados pelos proprietários e pela população rica em geral. Cantillon, a exemplo dos fisiocratas, considera os padrões de consumo fundamentais para a explicação do movimento da economia. No fundo, a despeito do avançadíssimo entendimento do lucro e dos processos de mercado, o sistema de Cantillon apóia-se sempre na imagem de uma economia de base agrícola, dominada pela relação social de propriedade da terra e pelos gastos da “classe independente”.

Do ponto de vista da localização, o que interessa é que os trabalhadores e/ou fazendeiros que executam os trabalhos agrícolas têm que viver nas proximidades do trato de terra, sejam quais forem as decisões de cultivo. Esta é a natureza das vilas: elas abrigam os arrendatários e trabalhadores que se ocupam da terra, bem como os artesãos imediatamente envolvidos com a faina agrícola. As vilas devem situar-se, portanto, a uma distância compatível com o exercício do trabalho diário.

Note-se que, embora o argumento para desenhar o tecido de vilas e tratos agrícolas seja econômico, Cantillon não pode nesse particular ser considerado um legítimo antecessor de von Thünen, por duas razões. Em primeiro lugar, no “es-

tado isolado”, von Thünen pondera os custos de transporte das mercadorias, enquanto Cantillon tem em vista na localização das vilas o movimento das pessoas (os trabalhadores agrícolas e os arrendatários). Em segundo lugar, o modelo de von Thünen pressupõe núcleos urbanos já estabelecidos. No sistema de Cantillon, as vilas e os demais aglomerados urbanos vão-se estabelecendo de acordo com as decisões dos proprietários.⁴

Logo acima das vilas na escala dos núcleos urbanos, encontram-se os burgos, que representam os *loci* dos mercados. Seu estabelecimento também decorre de decisões dos proprietários,⁵ mas o fundamental é que eles se definem por características econômicas. Em primeiro lugar, assim como as vilas, os burgos servem de local de residência aos proprietários mais modestos. Em segundo lugar, neles residem os artesãos que necessitam de um mercado mais amplo do que o de vilas isoladas. Em terceiro lugar – e o principal –, nos burgos se concentra o comércio agrícola.

No sistema de Cantillon, as trocas de produtos agrícolas dão-se em uma primeira etapa nos burgos. Os produtores levam as mercadorias aos burgos, em vez de os comerciantes mercadejarem pelo campo, de vila em vila. Essa pode

.....
⁴ Sob esse aspecto, o modelo espacial de Cantillon é mais avançado que o de von Thünen. A analogia entre os sistemas de Cantillon e de von Thünen, proposta por Hébert (1981), talvez se sustente no que se refere aos círculos de cultivo em torno das cidades (ver adiante). Sobre o modelo de von Thünen, ver Fujita, Krugman e Venables (2002).

⁵ “*Há algumas vilas onde foram estabelecidos mercados, pelo interesse de alguns proprietários ou nobres da Corte*” (Cantillon, [1755] 2001, p. 8).

ser uma descrição de como se dava o comércio no início do século XVIII, mas constitui, preponderantemente, um artifício para mostrar como se formam os preços, já que o processo de oferta e demanda e o resultado final de apenas um preço por mercado dependem de informação. O burgo é o local onde circulam as informações sobre preços e onde se obtém economia nos custos de transação. O burgo, portanto, é uma abstração econômica do mercado de produtos agrícolas.

De acordo com Cantillon, os proprietários mais modestos residem nas vilas e nos burgos porque não poderiam arcar com o custo de transporte dos meios de subsistência de suas propriedades até o local de residência, caso residissem em cidades mais distantes. Temos aqui mais um argumento econômico para a localização das pessoas – agora referido ao custo de transporte das mercadorias –, só que bastante curioso, porque o sistema de circulação monetária desenvolvido posteriormente tem como ponto de referência o fato de a renda da terra ser paga em dinheiro. Qual a necessidade de a subsistência dos proprietários depender do transporte dos produtos cultivados nos seus tratos de terra, se a renda é paga em dinheiro? Acredito (ver adiante) que no embrião de teoria da renda dife-

rencial exposto no *Ensaio* pode ser encontrada uma pista para a adoção dessa fórmula, no mínimo curiosa.

A iniciativa dos proprietários também é decisiva na constituição de cidades, o próximo degrau na escala dos núcleos urbanos. A cidade reúne os poderosos proprietários de muitos tratos de terra, que:

[...] podem se dar ao luxo de aproveitar a agradável sociedade com outros proprietários e nobres da mesma condição (Cantillon, [1755] 2001, p. 10).

Ao concentrarem os proprietários ricos, as cidades atraem toda a sorte de produtores manufatureiros e prestadores de serviços, inclusive construtores de residências. Há economias de aglomeração – uns produtores manufatureiros demandam de outros – e a possibilidade de que a população seja engrossada pelo estabelecimento de instituições governamentais, das quais são mencionadas as cortes de justiça.

Mesmo reconhecendo o papel dos encadeamentos proporcionados pela aglomeração, para Cantillon, no fundamental, todos na cidade vivem da demanda dos nobres e proprietários.⁶ O modelo de Cantillon é pródigo na estipulação de cadeias de causa última, as quais sempre

⁶ Exceção feita aos produtores de produtos de exportação, que “[...] vivem na cidade às expensas do estrangeiro” (Cantillon, [1755] 2001, p. 10).

acabam nos gastos dos proprietários de terra. Desse modo, por maior que seja a atenção concedida às externalidades de aglomeração, o tamanho das cidades é, em última análise, proporcional ao número dos proprietários de terra que nela decidirem morar, ou melhor, ao valor da renda da terra líquida de despesas de transporte e de tributos. Cantillon considera os valores líquidos, e não brutos, por um lado, porque os tributos são carregados às capitais, e, por outro, porque as despesas de transporte, ao não representarem demanda na cidade, não sustentam prestadores de serviços e produtores manufatureiros. Note-se que por despesas de transporte Cantillon parece, mais uma vez, entender, nesse contexto estrito, as despesas necessárias à transferência da subsistência dos proprietários do campo às cidades.

A capital, finalmente, que se situa no topo da escala dos aglomerados urbanos, é simplesmente a cidade em que o soberano decidiu estabelecer-se. A presença do soberano atrai a nobreza e os proprietários mais ricos, determina a fixação das principais cortes de justiça e estimula o estabelecimento de produtores de manufaturas e de serviços. A capital é o foco em torno do qual gravitam os homens de dinheiro e os que lhes pres-

tam serviços. No tratamento da economia das cidades e da capital, é conferido um destaque especial aos artesãos dedicados à construção civil. Convém insistir que estamos diante de um tratamento econômico da aglomeração bastante limitado porque, apesar das externalidades urbanas, a renda nunca é gerada na cidade. A concepção natural e agrícola de economia é inteiramente dominante.

Adicionalmente, a despeito da presença de elementos econômicos na explicação de como se constituem as redes urbanas, não é lícito concluir que a constituição dos núcleos urbanos represente um elemento endógeno do modelo espacial de Cantillon. Afinal, nem sempre critérios econômicos (rentabilidade) são preponderantes nas escolhas. Embora sejam as decisões de cultivo que determinam os requisitos de mão-de-obra, a densidade populacional e a distribuição das vilas, apenas os *fermiers* se orientam por uma racionalidade econômica mais estrita – seguem os sinais dos preços e ajustam a oferta à demanda. Os proprietários não pautam suas decisões somente por critérios de rentabilidade. Sua autonomia dá margem a atitudes que têm natureza não-econômica; por exemplo, os mais ricos podem dar-se ao luxo de deixar as terras incultas, mantê-las como território de

caça, dedicá-las à criação de cavalos e a outros gastos suntuários que absorvem pouca população. Cultivos pouco intensivos em mão-de-obra diminuem a capacidade de absorção populacional e rarefazem a teia de burgos e cidades.

Em suma, no que se refere à organização do espaço econômico – e no âmbito de sua descrição da estrutura social –, Cantillon lança mão de argumentos econômicos e não-econômicos. Os argumentos econômicos são custo de transporte de mercadorias e pessoas, aos quais voltaremos adiante, e capacidade de absorção de mão-de-obra dos diversos cultivos. As decisões de cultivo provêm dos proprietários e, em certa medida, dos arrendatários capitalistas. As que provêm dos proprietários são ambivalentes quanto à racionalidade, a qual pode ser estritamente econômica (rentabilidade) ou bastante influenciada pelo gosto por despesas suntuárias. Em tese, quanto mais elevada a concentração da propriedade, maior a possibilidade de que adquiram relevância os “gastos de representação”, em geral adversos ao emprego agrícola. Acrescente-se que os proprietários ricos também favorecem a importação de bens de luxo, o que, na visão de Cantillon, deprime a capacidade de sustentação da população.

No *Ensaio*, a distribuição espacial da população e da produção resulta da interação entre uma estrutura social fortemente determinada pela relação básica de propriedade da terra, que gera o poder de decisão dos proprietários fundiários, e os processos de mercado, que levam em consideração os custos de transporte, entre outros fatores.

3_ Circulação e custos de transporte

Como foi visto na seção anterior, a população espalha-se pelo território nacional conforme as decisões de cultivo. Mais ainda, dessas decisões depende o próprio tamanho da população, que é função da disponibilidade de meios de subsistência.⁷ De acordo com Cantillon, as evidências são de que metade da população de uma nação vive no campo (o que inclui as vilas e, talvez, os burgos) e a outra metade, nas cidades. Há, portanto, um consumo significativo de alimentos e de matérias-primas nas cidades, e os custos de transporte desses bens têm que ser levados em consideração na formação dos preços.

Cantillon foi o primeiro autor a introyetar, em caráter sistemático, os custos de transporte na estrutura de preços e

.....
⁷ No modelo de Cantillon, a população é endógena (Brewer, 1992), mais um ponto de proximidade com Malthus.

nos processos de mercado. Esse pioneirismo não recebeu a devida atenção na historiografia do pensamento econômico, possivelmente porque as considerações sobre transporte e preços, que se espalham por toda a Parte II do *Ensaio*, integram a discussão sobre circulação monetária, orientada por uma questão central no debate econômico dos séculos XVII e XVIII, qual seja: qual a quantidade necessária de meio circulante?⁸

Na verdade, Cantillon pretendeu em sua obra dar uma resposta inovadora a uma questão que fora o carro-chefe de pensadores mercantilistas como Mun, Malynes, Locke, e representava o ponto alto do debate econômico francês dos anos 20 do século XVIII, influenciado pelo terremoto da bolha inflacionária de Law e por controvérsias sobre o “balanço” de meio circulante entre a capital e a província. É no contexto de controvérsias monetárias que as ponderações sobre custo de transporte aparecem no *Ensaio*, e cabe a ressalva de que a apresentação dos custos de transporte como um elemento à parte, feita a seguir, é de certo modo arbitrária e só se justifica pela necessidade de destacarmos os argumentos propriamente espaciais de Cantillon.

O esquema de circulação do *Ensaio* facilita o entendimento da relação entre

custos de transporte e preços. Conforme Cantillon, as evidências indicam que os fazendeiros entregam aos proprietários, a título de arrendamento, 1/3 do produto da terra (a “primeira renda”). Os 2/3 restantes permanecem com os fazendeiros, que sustentam a si próprios, aos trabalhadores e aos animais de cultivo (a “segunda renda”, que cobre aproximadamente 50% dos 2/3), e retêm ainda a “terceira renda”, ou o lucro.

A subsistência dos trabalhadores não envolve transferências monetárias nem custos de transporte e, portanto, não afeta a circulação. Os trabalhadores são remunerados com produtos obtidos na propriedade ou mediante troca direta nas cercanias. O mesmo vale para uma parte do pagamento de serviços e manufaturas diretamente relacionados ao cultivo da terra e, naturalmente, para a subsistência dos fazendeiros. Já os proprietários recebem sua renda em dinheiro e efetuam seus gastos nas cidades. É com base no pagamento da renda da terra que se estrutura o esquema de circulação do *Ensaio*.

O fazendeiro necessita transformar uma parcela do produto em dinheiro para fazer face às despesas representadas pelo pagamento da renda dos proprietários e pela aquisição das mercadorias que

.....
⁸ Hébert (1981) diz que a questão espacial aparece “camuflada” na teoria monetária de Cantillon.

não podem ser obtidas na vila ou nas imediações. É essa parcela monetizada do produto agrícola que, ao dirigir-se às cidades, forma a base da circulação monetária. A quantidade necessária de moeda metálica em circulação em um país, desse modo, pode ser calculada a partir do valor da renda da terra. Rigorosamente, ela é uma fração da renda, cuja determinação exata depende de fatores como velocidade de circulação da moeda e difusão dos meios de pagamento não-metálicos

Na visão de Cantillon, a “desigualdade de circulação” entre a província e as cidades, em especial a capital, surge da necessidade de efetuar as transferências contínuas de renda em forma monetária do campo à cidade. A desigualdade expressa um “débito” ou o “balanço” das províncias em relação a capital. O “débito” – uma assimetria nos fluxos de meio circulante – é “pago”, ou contrabalançado, com o dinheiro destinado à aquisição de produtos agrícolas para as cidades. Voltaremos ao tema após introduzirmos os custos de transporte no esquema de circulação.

Na medida em que nas cidades concentra-se metade da população, pode-se admitir que uma proporção similar dos produtos agrícolas enfrenta custos de transporte.⁹ Combinam-se aqui os custos de transporte e a circulação monetária, já

que dois fatores – os custos de transporte e a maior disponibilidade de meio circulante – contribuem para que os preços sejam maiores nas cidades do que nas províncias. Em face disso, as questões que Cantillon passa a enfrentar são:

- a. levando-se em consideração os custos de transporte, qual a estrutura de preços de equilíbrio?;
- b. em que medida a “desigualdade de circulação” afeta a distribuição das atividades econômicas e o balanço campo/cidade?

A primeira questão envolve dois mecanismos complementares de equilíbrio, associados ao custo de transporte. Um dos mecanismos é o de arbitragem no sentido estrito. Para Cantillon, a estrutura de preços de equilíbrio é aquela em que o diferencial de preços se explica pelos custos de transporte. Fora dessa estrutura, os comerciantes obteriam ganhos de arbitragem levando as mercadorias de um local a outro.

O outro mecanismo amplia a dimensão dos custos de transporte no modelo, uma vez que remete a seu papel como elemento de reorganização da distribuição espacial. Cantillon complementa e qualifica os argumentos originais sobre localização dos cultivos, ao admitir que as cidades, por representarem gran-

.....
⁹ “*A cidade consome mais da metade do produto do fazendeiro*” (Cantillon, [1755] 2001, p. 24).

des pólos de consumo, reorganizam a localização dos cultivos agrícolas em função de fatores relacionados a custos e à exequibilidade do transporte. Daí decorre a conclusão de que a produção agrícola vai distribuir-se em torno dos grandes mercados consumidores em círculos dispostos conforme a precibilidade dos bens, a densidade de valor por massa *etc.*¹⁰ Enfim, os custos de transporte dispõem a produção agrícola no entorno das cidades.

Vai mais longe a preocupação do *Ensaio* com a reorganização do espaço. De modo a se promover uma economia em custos de transporte e uma distribuição mais uniforme do meio circulante, Cantillon propõe que as manufaturas estritamente dependentes de insumos minerais e que exibem uma relação elevada entre peso dos insumos e peso dos produtos instalem-se próximas às minas. Nesse caso, a economia de transporte abrangeria a produção direta da manufatura e a subsistência dos trabalhadores, que passaria a ser obtida no entorno das minas. O salário dos trabalhadores manufatureiros decresceria, em virtude da exclusão dos custos de transporte de alimentos da cesta de subsistência.

Ao considerar que a produção manufatureira descentralizada viabiliza a

exploração de minas que ficam inativas em razão da distância dos centros consumidores, ou seja, de minas que não produzem competitivamente por causa dos custos de transporte, Cantillon esboça uma idéia de renda diferencial locacional. O esboço fica mais claro ainda na sugestão de que a descentralização das atividades econômicas e da população possibilita a valorização de propriedades cuja renda é muito baixa, exatamente graças aos custos de transporte elevados.

Note-se que o sistema de Cantillon não incorpora os diferenciais de produtividade na produção agrícola. A renda diferencial é estritamente locacional. Observe-se ainda que a curiosa ficção de que os proprietários atendem a sua subsistência com produtos das próprias glebas talvez seja um expediente para realçar as rendas diferenciais locais. Dizer que o proprietário arca com os custos de transporte equivale a admitir que ele tem de subtrair de sua renda uma fração correspondente aos custos de transporte de sua subsistência, proporcional à distância entre sua propriedade e o local de residência. Temos aqui uma aproximação à idéia de renda locacional, que, embora imperfeita, é a possível diante do pressuposto de que os preços dos produtos agrícolas se formam nos burgos, isto é, os preços básicos não incluem os custos

.....
¹⁰ Por exemplo, hortaliças e ovos são produzidos no contorno das cidades; gado de consumo urbano, idem; produtos de fácil conservação e que admitem transporte mais rústico ocupam terras mais distantes... Voltamos aqui ao modelo de von Thünen.

de transporte aos principais mercados consumidores. Quanto à subsistência dos trabalhadores manufatureiros e demais prestadores de serviços urbanos, nenhum artifício teórico se faz necessário, porque Cantillon considera que o salário de subsistência nas cidades é ajustado pelos custos de transporte da cesta básica.

Enfim, ao tratar da economia urbana, Cantillon esboça uma idéia de renda diferencial locacional e mostra que os custos de transporte representam um fator inequívoco de organização das atividades econômicas no espaço, mediante o sistema de preços. Os custos de transporte sobrepõem-se àquilo que se poderia denominar de princípio básico de organização espacial, apresentado na seção anterior, relacionado às decisões de cultivo e às escolhas de locais de residência pelos proprietários, pelo rei e pelos nobres.

É importante ter presente que, ao tratar dos preços e ao introduzir os custos de transporte na estrutura de preços, Cantillon tem em mente a noção de mercado. O *Ensaio* revela um fino entendimento dos mercados, isto é, produtos que não concorrem entre si, em razão da impossibilidade de transporte, são produtos que participam de mercados distintos; mercados distintos não nivelam os preços e custos de transporte muito

elevados criam mercados distintos para o mesmo produto.¹¹

Além disso, a visão que Cantillon tem do processo de mercado é sofisticada e plenamente informada dos mecanismos concretos de barganha. No *Ensaio*, os processos de mercado envolvem contratos e instrumentos de crédito variados, e têm à frente a onipresente figura do comerciante. As soluções de equilíbrio não emanam de uma etérea mão invisível de sabor smithiano, mas de barganhas e apostas conduzidas por comerciantes que se aproveitam de todas as oportunidades de arbitragem, que compram no atacado nas províncias e vendem no varejo das cidades, estocam e fracionam mercadorias, especulam e têm informação, fornecem e tomam crédito, efetuam transporte, especulam em mercados futuros...

A etiqueta de empreendedor capitalista aplica-se no sistema de Cantillon não apenas aos arrendatários agrícolas, mas também aos produtores de manufaturas e, com destaque especial, aos comerciantes. Todos eles são tomadores de risco (vivem de “rendas incertas”) e participantes ativos dos ajustamentos entre oferta e demanda e das decisões de inovação. Se na compreensão da figura do capitalista Cantillon está léguas à frente dos fisiocratas, na descrição dos processos de mercado faz sombra a Adam Smith.

.....
¹¹ Como se vê no exemplo dos ovos, que, no interior remoto, têm preço quase desprezível, por causa da impossibilidade de transporte e ao pequeno tamanho do mercado. Os mercados de ovos no campo e nas cidades são, na verdade, distintos.

Para finalizar, algumas palavras sobre a relação entre custos de transporte e circulação monetária. No sistema de Cantillon, a renda do proprietário é paga em dinheiro e representa o principal elemento da circulação monetária. O pagamento dessa renda, acrescido ao fato de que algumas das aquisições do arrendatário são feitas nas cidades, com dinheiro, e ao fato de que os tributos são carreados à capital, faz com que haja um débito, ou balanço, das províncias em relação às cidades, particularmente a capital.¹² O sistema se equilibra do seguinte modo: o dinheiro remetido às capitais produz abundância de meio circulante e, em decorrência, diferenciais de preços das matérias-primas e produtos agrícolas em relação às províncias. O equilíbrio na circulação entre capitais e províncias restabelece-se mediante uma estrutura de preços em que as diferenças situem-se a um nível estritamente equivalente ao pagamento dos custos e aos riscos de transporte. Em suma, para Cantillon, a “desigualdade de circulação” entre as províncias não é um fator preocupante, uma vez que decorre dos custos de transporte. É essa “desigualdade de circulação” que contribui para a realocação espacial da atividade produtiva, de modo a se minimizarem os custos de transporte. Como foi visto, a desigualdade pode ser diminuída, se certas

manufaturas instalarem-se nas províncias, perto das fontes de matérias-primas e de meios de subsistência.

Espalhar a população e as atividades econômicas pelo território é o melhor meio de se nivelar a disponibilidade de meio circulante. Para Cantillon, esse não é um processo natural: os custos de transporte fazem uma parte, mas a outra parte depende de iniciativas tomadas pelos proprietários de terra e pelos produtores manufatureiros. O processo de ocupação do território implica aumento de produção de bens de subsistência e, em decorrência, da população, e é, em simultâneo, um processo de multiplicação da riqueza. Ao elevar as condições de vida, valorizar as terras e aumentar o valor dos arrendamentos, favorece a arrecadação de tributos e fortalece o Estado [...] Cantillon, na tradição de Petty e contrariamente aos fisiocratas, é francamente populacionista.

4_ Circulação e custos de transporte nas relações internacionais

A passagem ao plano do comércio internacional reforça o papel da localização e dos custos de transporte, ao mesmo tempo em que reafirma os contornos de uma visão econômica naturalista centrada na provisão de bens de subsistência.

.....
¹² “Pode portanto ser dito que todo o interior e todas as cidades de um Estado devem regular anualmente um balanço ou débito à capital” (Cantillon, [1755] 2001, p. 62).

A rigor, a análise do comércio internacional permite um melhor entendimento do funcionamento dos mercados e proporciona uma qualificação importante às hipóteses sobre preços e circulação que haviam sido formuladas no contexto de uma economia fechada.

Para começar, a eficiência dos transportes unifica os mercados internacionais e faz com que o produtor rural e os consumidores sejam afetados pelas condições de produção e de mercado que vigoram em outros países.¹³ Ao discutir os efeitos do aumento do meio circulante sobre os preços, Cantillon contrasta *tradables* (grãos) e *non-tradables* (gado), mostrando que o encarecimento da carne no mercado inglês deve-se às restrições ao comércio, e não ao aumento do meio circulante. Nesse caso, são as barreiras políticas que impedem a unificação dos mercados. Não havendo essas barreiras, aplica-se a tese que vale para o comércio doméstico, ou seja, a de que, também no plano internacional, a estrutura de preços é graduada apenas pelos custos e riscos do transporte, e não pela abundância ou escassez de meio circulante.¹⁴

A exemplo do que ocorre no modelo de preços formulado para uma economia fechada, Cantillon manteve-se no contexto de uma discussão estritamente

monetária, ao estender suas considerações sobre localização e custo de transporte ao plano das transações internacionais. A questão em jogo é a seguinte: em que medida diferenças de meio circulante afetam os níveis de preços, o comércio internacional e o desenvolvimento das nações? É na resposta a essa questão que emerge uma versão do *specie flow mechanism* que difere em diversos aspectos importantes da de Hume. A versão de Cantillon oferece uma especificação do papel dos mecanismos de transmissão da oferta monetária ao nível de preços e carrega o peso concepção agrícola e naturalista de sociedade econômica.

Para nossos propósitos, o interessante é que, num quadro referido a problemas de economia monetária e de ajuste no balanço de pagamentos, em ao menos duas situações os custos de transporte são introduzidos como elemento de qualificação da argumentação. Nessas duas situações, emergem os limites da visão naturalista e agrícola de economia que molda o sistema de Cantillon.

Na primeira situação, Cantillon enfatiza a importância do transporte marítimo, ou as vantagens de países que contam com transporte marítimo desenvolvido e barato.¹⁵ Já que um superávit comercial persistente tende a elevar os

.....
¹³ “*Mercados distantes podem sempre afetar os preços do mercado onde alguém está: se o grão é extremamente caro na França, os preços subirão na Inglaterra e em outros países vizinhos*” (Cantillon, [1755] 2001, p. 51).

¹⁴ “[...] *o preço do grão pode apenas ser elevado acima do preço de outros países nos quais o dinheiro é escasso pelos custos e riscos de importar de países estrangeiros*” (Cantillon, [1755] 2001, p. 73).

¹⁵ Para Cantillon, como para outros autores dos séculos XVII e XVIII, o transporte eficiente beneficia os países que detêm as frotas, como Holanda e Inglaterra.

preços e, em decorrência, a enfraquecer a posição do país na concorrência com países mais atrasados, a detenção de vantagens comparativas em transporte permite a exportação de produtos em geral e de manufaturas em particular, mesmo quando os custos de produção sobem. Em suma, vantagens comparativas em transporte equilibram até certo ponto as desvantagens em custos de produção que decorrem do encarecimento dos bens de subsistência e da elevação da renda da terra, os dois subprodutos do aumento do meio circulante. Assim, desde que o país detenha vantagens em custos de transporte (e controle a importação de bens de luxo), os efeitos positivos da riqueza e da maior disponibilidade de meio circulante podem ser prolongados. A localização do país passa a ser um fator estratégico de competitividade internacional, atenuando ou intensificando os efeitos do aumento do nível de meio circulante provocados pelo superávit comercial. Nesse ponto, a localização interage com o *specie flow mechanism*.

É importante acrescentar que o modelo de comércio internacional do *Ensaio* leva em consideração preços de mercadorias e de fatores e, preponderantemente, o nível dos salários. A mobilidade dos fatores é um dos mecanismos de

equilíbrio dos preços no mercado internacional, considerados os custos de transporte.¹⁶ Logo, vantagens em custos de transporte podem também retardar o galtilho da mobilidade fatorial.

Na visão de Cantillon, são múltiplos os fatores e os mecanismos que interferem na construção do equilíbrio do balanço de pagamentos. Afora a mencionada vantagem em custo de transporte, devem-se levar em consideração os mecanismos de transmissão da oferta monetária a preços e também o que se pode denominar de teoria sociológica da riqueza e da decadência.

Em termos resumidos, uma maior oferta monetária pode ser acompanhada por fatores que afetam a velocidade de circulação; por outro lado, ela exerce um impacto diferenciado sobre os preços, conforme os setores sociais e tipos de gasto que se vêem imediatamente atingidos pelo aumento da disponibilidade de moeda. Os dois fatores – velocidade de circulação e mecanismos de transmissão – provocam um retardamento entre a maior disponibilidade de riqueza monetária e sua propagação a todos os preços da economia. Nesse meio tempo, a posição do país no comércio internacional não fica debilitada.

Já a teoria sociológica da riqueza e da decadência se expressa na forma de

.....
¹⁶ Razão pela qual não é um absurdo colocar Cantillon na cadeia que leva ao modelo de Ohlin. A respeito de modelos de localização e de troca internacional, ver Meardon (2000).

uma certa reserva em relação aos hábitos das classes enriquecidas, bem como de ceticismo quanto ao comportamento dos governos, em situações de abundância. Os ricos espalham um padrão de consumo hostil à produção de bens de subsistência e pressionam a importação de bens de luxo, provocando um impacto desfavorável no balanço das transações internacionais. Ao absterem-se de retirar dinheiro de circulação, os governos, por sua vez, perdem a oportunidade de contrabalançar a elevação de preços e a perda de ramos do comércio dela decorrente. Sobrevém a pobreza.¹⁷

A conclusão pessimista contrasta com o habitual otimismo com que Cantillon encara o aumento da quantidade de moeda em circulação, dos preços e da renda da terra, um processo entendido como manifestação de riqueza e progresso. No argumento sociológico da decadência, é como se o mecanismo de ajustamento automático do balanço de pagamentos não fosse capaz de nivelar os fluxos de comércio e de produção no tempo devido. Antes que o mecanismo de equilíbrio restabeleça as atividades, o comportamento das classes proprietárias e do governo leva o país à decadência.

Há um certo antagonismo entre o *specie flow mechanism* e o que aqui se deno-

minou de teoria sociológica da riqueza e da decadência. Enquanto o primeiro leva ao equilíbrio entre as nações, por meio de nivelamentos de preços e de transferência de fatores, a segunda constitui um dos componentes de uma visão pessimista e de longo prazo sobre a estagnação. Cantillon utiliza ora um, ora outro enfoque, sem explorar o eventual antagonismo e dele retirar conclusões.

Uma segunda situação em que os custos de transporte qualificam argumentos referidos à circulação e ao equilíbrio do balanço de pagamentos transparece no complexo e famoso exemplo da troca de vinho francês por rendas produzidas na Bélgica, do início da parte III do *Ensaio*. Cantillon pretende mostrar que, apesar de envolver um equilíbrio nos valores e, portanto, nenhum fluxo de meio circulante de um país para outro, a troca é vantajosa aos belgas porque, no cômputo global, eles trocam menos terras por mais. O cômputo leva em consideração terras de cultivo dos insumos (uvas e linho), terras para produção de subsistência de todos os trabalhadores envolvidos e terras para manutenção dos animais utilizados no transporte das mercadorias. Os franceses empenhariam 6.166 acres na produção de vinho, e os belgas 6.000 acres na produção da renda; porém,

.....
¹⁷ É por isso que “Quando um Estado chegou ao ponto mais alto da riqueza [...] ele inevitavelmente cairá na pobreza pelo curso natural das coisas” (Cantillon, [1755] 2001, p. 76).

a vantagem dos belgas equivaleria aos 4.000 acres que, hipoteticamente, teriam que destinar à produção de cerveja, caso não dispusessem do vinho francês.

O que surpreende na exposição de Cantillon não é tanto a arbitrariedade e a especiosidade do exemplo, que transparecem na omissão dos diferenciais de produtividade e de diversos elementos de custo indireto. Chama atenção, no que se refere à localização e à competitividade internacional, o fato de o desequilíbrio a favor dos belgas ser explicado não apenas pelos supostos 4.000 acres não destinados à produção de cerveja, mas também – e decisivamente – pelo gado requerido para o transporte das uvas e do vinho. A criação desse gado requer muita terra, o que é levado em consideração no cômputo global. Soma-se aos custos de produção elevados (a terra é a medida de valor) o inconveniente da subtração de espaço à produção de subsistência.

No exemplo da troca de vinho por rendas, o gado utilizado no transporte aparece como elemento emblemático do sistema de Cantillon. Na seção 2, vimos que a atitude de reservar terras para a criação de cavalos ou deixá-las incultas como território de caça – casos extremos de gasto suntuário – deprimia a capacidade de produção de alimentos e, desse

modo, o tamanho da população. No exemplo da troca internacional de vinho por renda, ocorre algo parecido: o transporte por gado aparece como o fator de subtração de terras à produção de bens de subsistência e, portanto, como um dos elementos que tornam a troca desvantajosa para um dos parceiros, apesar de equilibrada em dinheiro. O exemplo funde custos de transporte, um elemento essencial no sistema de Cantillon, à visão naturalista de economia. A ênfase na produção de subsistência e a utilização de uma medida dupla e natural de valor, o par terra-trabalho, decorrem dessa visão naturalista.

Vale notar que a ilustração da troca de vinho por rendas é utilizado por Cantillon em reforço a suas teses sobre comércio internacional, principalmente as de que as vantagens no comércio têm que ser analisadas caso a caso, e não de modo abrangente e multilateral, e de que o objetivo do país no comércio deve ser sempre a troca de “menos terras por mais”, privilegiando a obtenção de bens de subsistência. Essas teses têm sabor mercantilista, passam longe da teoria das vantagens comparativas e representam uma paradoxal e antiquada reminiscência no interior de um modelo de circulação monetária de resto avançadíssimo.

5_ Conclusões

O objetivo do artigo foi mostrar que a temática espacial é parte integrante do sistema teórico de Cantillon. Nesse sistema,

- i. as decisões (de cultivo, de consumo, de localização) dos proprietários determinam o tamanho da população, sua dispersão pelo território e a configuração da rede urbana;
- ii. os custos de transporte ocupam um papel decisivo na definição da estrutura de preços e na alocação de atividades produtivas no território;
- iii. os custos de transporte moldam, em conjunto com outros elementos, os processos de mercado, as trocas e a circulação monetária no plano internacional.

A concepção naturalista e agrícola de economia marca o sistema, no entanto, e afeta até mesmo seu componente espacial. Essa concepção se faz sentir na centralidade da relação social de propriedade da terra – a despeito do destaque concedido à produção manufatureira e ao capital mercantil – e na importância conferida à produção de subsistência. Isso muitas vezes se dá em detrimento de um entendimento mais refinado de produtividade e de vantagens comparativas, e implica:

- i. o alcance limitado da análise das economias de aglomeração, uma vez que a renda é determinada em última instância na agricultura;
- ii. o recuo a posições de sabor mercantilista e dirigista, que se revelam na identificação de trocas internacionais recomendáveis e não-recomendáveis, bem como na aspiração a que se promova uma redistribuição das manufaturas pelo território para nivelar a distribuição de meio circulante, elevar a renda e baixar os custos de produção;
- iii. finalmente, a omissão das rendas diferenciais de fertilidade, assim como de qualquer consideração sobre produtividade da terra. A teoria locacional de Cantillon leva em consideração os custos de transporte, mas não as aptidões naturais e os diferenciais de produtividade.

A despeito de todos esses hiatos e restrições, pesados todos os elementos, Cantillon certamente pode ser considerado “o primeiro dos modernos” (Spengler, 1954) também na proposição de uma visão de economia que só faz sentido se integrada a sua dimensão espacial.

Referências bibliográficas

BLAUG, M. The German hegemony of location theory: a puzzle in the history of economic thought. *History of Political Economy*, v. 11, n. 1, 1979.

BLAUG, M. *Economic theory in retrospect*. Cambridge: Cambridge University Press, 1985.

BORDO, M. D. Some aspects of the monetary economics of Richard Cantillon. *Journal of Monetary Economics*, XII, 1983.

BREMS, H. Cantillon versus Marx: the land theory and the Labour Theory of Value. *History of Political Economy*, x, n. 4, 1978.

BREWER, A. *Richard Cantillon: pioneer of economic theory*. London: Routledge, 1992.

CANTILLON, R. *Essay on the nature of commerce in general*. New Brunswick: Transaction Publishers, [1755] 2001.

DOCKÈS, P. *L'espace dans la pensée économique du XVI^e au XVII^e siècle*. Paris: Flammarion, 1969.

FUJITA, M.; KRUGMAN, P.; VENABLES, A. J. *Economia espacial – urbanização, prosperidade econômica e desenvolvimento humano no mundo*. São Paulo: Futura, 2002.

HÉBERT, R. F. Richard Cantillon's early contributions to spatial economics. *Economica*, 48, 1981.

HIGGS, H. Life and work of Richard Cantillon. In: CANTILLON, R. *Essay on the nature of commerce in general*. New Brunswick: Transaction Publishers, [1931] 2001.

JEVONS, W. S. Richard Cantillon and the nationality of political economy. In: CANTILLON, R. *Essay on the nature of commerce in general*. New Brunswick: Transaction Publishers, [1881] 2001.

MALTHUS, T. *An essay on the principle of population*. London: Everyman's Library, [1803] 1982.

MEARDON, S. J. Eclecticism, inconsistency, and innovation in the history of geographical economics. In: BACKHOUSE, R.; BIDDLE, J. (Orgs.). *Toward a history of applied economics* (annual supplement to vol. 32 of *History of political economy*). Durham: Duke University Press, 2000.

MURPHY, A. *Richard Cantillon – entrepreneur and economist*. Oxford: Clarendon Press, 1986.

ROBBINS, L. *A history of economic thought*. Princeton: Princeton University Press, 1998.

SCHUMPETER, J. *History of economic analysis*. London: Allen & Unwin, [1954] 1986.

SPENGLER, J. Richard Cantillon: first of the moderns. *Journal of Political Economy*, v. 62, n. 4, 1954.

.....
• E-mail de contato do autor:
• mcout@eco.unicamp.br
.....