

CANTILLON, ESPAÇO E TEORIA ECONÔMICA

Mauricio Chalfin Coutinho
Instituto de Economia / UNICAMP

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.

Summary

The paper sketches the economic geography underneath the **Essay on the Nature of Commerce in General**, and attempts to connect the geographical and the theoretical arguments within Cantillon's system. The main conclusions are: a) Cantillon's social structure scheme presents a first draft of the urban network, which ranks the urban nuclei according to landowner's economic and non-economic decisions; b) the transportation costs are a central element of the monetary theory and of the price making model; c) the transportation costs affect the specie flow mechanism, which governs international trade. In spite of the **Essay's** advanced approach to the market process and to the circulation process, Cantillon's locational analysis is limited by the framework of his agricultural and natural vision of the economic system.

Palavras-chave: Cantillon, localização, espaço, geografia econômica.

Keywords: Cantillon, location, space, economic geography

Área ANPEC: 1 (Metodologia, História Econômica, Economia Política)

Classificação JEL: B11

CANTILLON, ESPAÇO E TEORIA ECONÔMICA

Mauricio Chalfin Coutinho
Instituto de Economia / UNICAMP

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 generalizando entre os historiadores do pensamento econômico a admissão de que a obra de Cantillon representa um ponto alto no pensamento econômico do século XVIII. Schumpeter ([1954]), 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 opinião 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 com foco mais restrito, os quais encontraram no **Ensaio** sinais de pioneirismo em diversos domínios 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 a teoria do valor e do capital (Brems, 1978), a economia monetária (Bordo, 1983), a 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, 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 explicar 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?

Neste 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. Se adicionarmos 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 lícito 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: a teoria do valor e do capital, a análise da circulação monetária e a visão de estrutura social.

Este artigo é uma tentativa de colocar par a par os argumentos teóricos e locacionais 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 dimensão locacional; iii) a doutrina sobre intercâmbio internacional também contém uma dimensão locacional, mesclada 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 discussão sobre a natureza da propriedade privada e sobre a distribuição espacial 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 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, estas classes são protagonistas de um modelo de circulação, que é o núcleo do **Ensaio** e abrange as discussões 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

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

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

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 uma economia com decisões centralizadas, sob o comando dos proprietários de terra. O segundo nível explicitaria o predomínio 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.

Na minha opinião – e em desacordo com Murphy – em nenhum momento Cantillon supõe processos extra-mercado de formação de preços. Além disso, ressalvado o destaque dado aos mercadores e aos capitalistas (os tomadores de risco) nos dois terços finais da obra, cujo tema central é a circulação, a estrutura social descrita nos primeiros capítulos já é completa. Mesmo quando o cultivo é feito por empresários capitalistas, o proprietário toma decisões relevantes, a primeira das quais é a opção entre deixar a terra ociosa ou arrendá-la. Por outro lado, se as decisões de cultivo podem ser mistas, envolvendo *fermiers* e proprietários, os padrões de consumo da sociedade, fundamentais para o desempenho da economia, são moldados pelos proprietários e pela população rica em geral. Pode-se dizer que, a despeito de seu avançadíssimo entendimento do lucro e dos processos de mercado, o sistema de Cantillon apóia-se fortemente 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, sejam quais forem as decisões de cultivo, os trabalhadores e/ou fazendeiros que executam os trabalhos agrícolas têm que viver nas proximidades do trato de terra. 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 “estado 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 demais aglomerados urbanos vão-se estabelecendo de acordo com as decisões dos proprietários.³

Não se pode dizer que a constituição dos núcleos urbanos represente um elemento endógeno do modelo espacial de Cantillon, porque nem sempre critérios econômicos (rentabilidade) são preponderantes nestas escolhas. São as decisões de cultivo que determinam os requisitos de mão-de-obra, a densidade populacional e a distribuição das vilas. Contudo, enquanto os *fermiers* se orientam por uma racionalidade econômica mais estrita – seguem os sinais dos preços e ajustam a oferta à demanda -, os

³ 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).

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.

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,⁴ 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, ao invés de os comerciantes mercadejarem pelo campo, de vila em vila. Essa pode 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 a formação de apenas um preço por mercado depende 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 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 diferencial 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, 2001, p. 10). Ao concentrar 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.⁵ O modelo de Cantillon é pródigo na estipulação de cadeias de causa última, as quais sempre acabam nos gastos dos proprietários de terra. Desse

⁴ “Há algumas vilas onde foram estabelecidos mercados, pelo interesse de alguns proprietários ou nobres da Corte”. (Cantillon, 2001, p. 8)

⁵ Exceção feita aos produtores de produtos de exportação, que “...vivem na cidade às expensas do estrangeiro” (Cantillon, 2001, p. 10)

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 carreados às capitais, e por outro porque as despesas em 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, neste 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 prestam serviços. No tratamento da economia das cidades e da capital, o **Ensaio** dá 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.

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, que 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”, os quais costumam ser 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.

Em conclusão, as decisões dos proprietários, que envolvem cálculo econômico e considerações não-econômicas, determinam a densidade populacional e a organização do espaço econômico em vilas, burgos e cidades. Importante enfatizar que os burgos representam tanto um aglomerado urbano e local de residência quanto uma abstração de mercado agrícola. 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 processos de mercado, que levam em consideração os custos de transporte, dentre 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, destas decisões depende o próprio tamanho da população, que é função da disponibilidade de meios de subsistência.⁶ De

⁶ No modelo de Cantillon a população é endógena (Brewer, 1992), mais um ponto de proximidade com Malthus.

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 metade nas cidades. Há, portanto, um consumo significativo de alimentos e de matérias primas nas cidades, e os custos de transporte destes bens têm que ser levados em consideração na formação dos preços.

Cantillon foi o primeiro autor a introduzir, em caráter sistemático, os custos de transporte na estrutura de preços e nos processos de mercado. O problema é que as considerações sobre transporte e preços, que se espalham por toda a Parte II do **Ensaio**, integram a discussão sobre circulação monetária, orientada por um questão central no debate econômico dos séculos XVII e XVIII: qual a quantidade necessária de meio circulante?⁷

Na verdade, Cantillon pretendeu em sua obra dar uma resposta inovadora a esta questão, que fôra 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 uma discussão monetária que as ponderações sobre custo de transporte aparecem no **Ensaio**. A apresentação dos custos de transporte como um elemento à parte dos esquemas de circulação é de certo modo arbitrária, e só se justifica pela necessidade de destacarmos os argumentos propriamente espaciais de Cantillon.

Um sumário do esquema de circulação do **Ensaio** pode facilitar 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 animais de cultivo (a “segunda renda”, que cobre aproximadamente 50% dos 2/3), e retêm ainda a “terceira renda”, ou 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 a partir do pagamento desta renda 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 de renda e pela aquisição das mercadorias que não podem ser obtidas na vila ou nas imediações. É esta 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, deste modo, pode ser calculada a partir do valor da renda da terra. Rigorosamente, trata-se de 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. Essa 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.

⁷ Hébert (1981) diz que a questão espacial aparece “camuflada” na teoria monetária de Cantillon.

Na medida em que nas cidades concentra-se metade da população, pode-se dizer que uma proporção similar dos produtos agrícolas enfrenta custos de transporte.⁸ Combinam-se aqui custos de transporte e 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 desta 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, pois 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 grandes pólos de consumo, reorganizam a localização dos cultivos agrícolas em função de fatores relacionados a custos e 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 perecibilidade dos bens, a densidade de valor por massa etc.⁹ Enfim, os custos de transporte organizam a produção agrícola no entorno das cidades.

Vai mais longe a preocupação do **Ensaio** com a reorganização do espaço. De modo a promover uma economia em custos de transporte e uma distribuição mais uniforme do meio circulante, Cantillon propõe que as manufaturas que dependem estritamente de insumos minerais e que, além disso, exibem uma relação elevada entre peso dos insumos e peso dos produtos, instalem-se próximas às minas. A economia de transporte neste caso envolveria a relação de massa entre insumos e produto, além da própria subsistência dos trabalhadores, que se obtém no entorno das minas. Quer dizer, o salário dos trabalhadores manufatureiros seria menor se fossem excluídos da cesta de subsistência os custos de transporte dos alimentos.

Ao considerar que a produção manufatureira descentralizada poderia viabilizar a exploração de minas que ficam inativas devido à distância dos centros consumidores, ou seja, de minas que não produzem competitivamente devido aos 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 possibilitaria a valorização de propriedades cuja renda é muito baixa, exatamente devido 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. Note-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 locacionais. O proprietário arca com os custos de transporte, ou seja, subtrai de sua renda uma fração correspondente aos custos de transporte de sua subsistência, a qual é proporcional à distância entre sua propriedade e o local de residência. Essa é uma

⁸ “A cidade consome mais da metade do produto do fazendeiro”. (Cantillon, 2001, p.24)

⁹ 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...

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 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 mostra que os custos de transporte representam um fator inequívoco de organização das atividades econômicas no espaço, através do sistema de preços. Os custos de transporte sobrepõem-se àquilo que se poderia denominar de princípio básico de organização espacial, apresentado na seção anterior, que decorre das decisões de cultivo e das escolhas de locais de residência pelos proprietários, rei e 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: produtos que não concorrem entre si, devido à impossibilidade de transporte, são produtos que participam de mercados distintos; mercados distintos não nivelam os preços; custos de transporte muito elevados criam mercados distintos para o mesmo produto.¹⁰

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 nunca 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 deixa Adam Smith na sombra.

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 desta 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.¹¹ O sistema se equilibra do seguinte modo: o dinheiro remetido às capitais produz abundância de meio circulante e, em decorrência, diferenciais de preços das

¹⁰ Como se vê no exemplo dos ovos, que no interior remoto têm preço quase desprezível, devido à impossibilidade de transporte e ao pequeno tamanho do mercado. Os mercados de ovos no campo e nas cidades são, na verdade, distintos.

¹¹ “Pode portanto ser dito que todo o interior e todas as cidades de um Estado devem regular e anualmente um balanço ou débito à capital.” (Cantillon, 2001, p. 62)

matérias primas e produtos agrícolas em relação às províncias. O equilíbrio na circulação entre capitais e províncias restabelece-se através de uma estrutura de preços em que as diferenças situem-se a um nível equivalente ao pagamento dos custos e riscos de transporte. Em suma, para Cantillon, a “desigualdade de circulação” entre as províncias não é um fator preocupante, pois decorre dos custos de transporte. É esta “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, este não é um processo natural: os custos de transporte fazem uma parte, mas 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, sendo, 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 um autor 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. 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 Cantillon, 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.¹² 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. Neste caso, são as barreiras políticas que impedem a unificação dos mercados. Não havendo barreiras políticas, 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.¹³

Assim como ocorre no modelo de preços formulado para uma economia fechada, ao estender suas considerações sobre localização e custo de transporte ao plano das transações internacionais Cantillon se manteve no contexto de uma discussão estritamente monetária. A questão em jogo é: em que medida diferenças de meio circulante afetam os níveis de preços, o comércio internacional e o desenvolvimento das nações? É na resposta a esta questão que emerge uma versão do *specie flow mechanism*

¹² “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, 2001, p.51)

¹³ “... 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, 2001, p. 73)

que difere em diversos aspectos importantes da de Hume. Nela, Cantillon especifica o papel dos mecanismos de transmissão da oferta monetária ao nível de preços, e enfatiza sua concepção agrícola e naturalista de sociedade econômica. Para nossos propósitos, o interessante é que, em um quadro referido a problemas de economia monetária e de ajuste no balanço de pagamentos, em ao menos duas situações os custos de transporte qualificam a argumentação.

Na primeira situação, Cantillon enfatiza a importância do transporte marítimo, ou as vantagens de países que contam com transporte marítimo desenvolvido e barato.¹⁴ Já que um superávit comercial persistente tende a elevar os 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 da elevação do meio circulante. Assim sendo, 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 assinalar 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.¹⁵ Assim sendo, vantagens em custos de transporte podem também retardar o gatilho da mobilidade fatorial.

Na visão de Cantillon, são múltiplos os fatores e mecanismos que interferem no mecanismo de 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 uma 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 gastos que se vêem imediatamente atingidos pelo aumento da disponibilidade de moeda. Há um retardamento entre a maior disponibilidade de riqueza monetária e sua propagação, via gastos dos setores beneficiados, 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 uma certa reserva aos hábitos das classes enriquecidas, bem como de ceticismo em relação 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 perdem a

¹⁴ 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.

¹⁵ 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).

oportunidade de contrabalançar a elevação de preços e a perda de ramos do comércio dela decorrente. Sobrevém a pobreza.¹⁶

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, no tempo devido, os fluxos de comércio e de produção. 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 denominou 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 tirar conseqüências do antagonismo.

A segunda situação em que os custos de transporte qualificam argumentos referidos à circulação e ao equilíbrio do balanço de pagamentos transparece no complexo 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 6166 acres na produção de vinho, e os belgas 6000 acres na produção da renda, porém, a vantagem dos belgas equivaleria aos 4000 acres que, hipoteticamente, teriam que destinar à produção de cerveja caso não dispusessem do vinho francês.

O que surpreende no exemplo não é tanto sua arbitrariedade e especiosidade, que transparecem na omissão dos diferenciais de produtividade e de diversos elementos de custo indireto. No que se refere à localização e à competitividade internacional, chama atenção o desequilíbrio a favor dos belgas ser explicado não apenas pelos supostos 4000 acres não destinados à produção de cerveja, mas também – e decisivamente – pelo gado requerido pela produção de uvas e vinho. A criação do gado requer muita terra, levada 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 aparece como em elemento emblemático do sistema de Cantillon. Na seção 2 vimos que as atitudes de reservar terras para a criação de cavalos ou deixá-las incultas como território de caça - casos extremos de gasto suntuário – deprimiam a capacidade de produção de alimentos e, deste modo, o tamanho da população. No exemplo da troca internacional de vinho por renda ocorre algo parecido, pois o gado necessário ao transporte 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

¹⁶ “Quando um Estado chegou ao ponto mais alto da riqueza ... ele inevitavelmente cairá na pobreza pelo curso natural das coisas.” (Cantillon, 2001, 76)

de Cantillon, a sua visão naturalista de economia, que enfatiza o papel da produção de subsistência e se vale de uma medida dupla e natural de valor, o par terra-trabalho.

Vale notar que o exemplo 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. São teses de sabor mercantilista, que passam longe da teoria das vantagens comparativas e representam uma reminiscência antiquada no interior de um modelo de circulação monetária avançadíssimo.

5. Conclusões

O objetivo do artigo foi mostrar que a temática espacial é parte integrante do sistema teórico de Cantillon. Neste 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 internacionais e a circulação monetária.

A visão naturalista e agrícola de economia que marca o sistema, no entanto, afeta até mesmo seu componente espacial. Esta visão 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 concedida à produção de subsistência. Isso muitas vezes se dá em detrimento de uma concepção mais refinada de produtividade e vantagens comparativas, e implica: i) no 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, e na aspiração a que se promova uma redistribuição das manufaturas pelo território como modo de nivelar a distribuição de meio circulante, elevar a renda e baixar os custos de produção.

A despeito de tantas 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. (1979) *The German hegemony of location theory: a puzzle in the history of economic thought*. In: **History of Political Economy**, vol. 11, n. 1.
- Blaug, M. (1985) **Economic Theory in Retrospect**. Cambridge: Cambridge University Press.
- Bordo, M. D. (1983) *Some Aspects of the Monetary Economics of Richard Cantillon*, **Journal of Monetary Economics**, xii.
- Brems, H. (1978) *Cantillon versus Marx: The Land Theory and the Labour Theory of Value*. In: **History of Political Economy**, x, n. 4.
- Brewer, A. (1992) **Richard Cantillon: Pioneer of Economic Theory**. London: Routledge.
- Cantillon, R. ([1755] 2001) **Essay on the Nature of Commerce in General**. New Brunswick: Transaction Publishers.
- Dockès, P. (1969) **L'Espace dans la Pensée Économique du XVI^e au XVII^e Siècle**. Paris: Flammarion.
- Fujita, M., Krugman, P., Venables, A. J. (2002) **Economia Espacial – Urbanização, prosperidade econômica e desenvolvimento humano no mundo**. S. Paulo: Futura.
- Hébert, R. F. *Richard Cantillon's Early Contributions to Spatial Economics*. In: **Economica**, 48,
- Higgs, H. ([1931]2001) *Life and Work of Richard Cantillon*. In: Cantillon, R. **Essay on the Nature of Commerce in General**, op. cit.
- Jevons, W. S. ([1881]2001). *Richard Cantillon and the Nationality of Political Economy*. In: Cantillon, R. **Essay on the Nature of Commerce in General**, op. cit.
- Malthus, T. ([1803]1982) **An Essay on the Principle of Population**. London: Everyman's Library
- Meardon, S. J. (2000) *Eclecticism, Inconsistency, and Innovation in the History of Geographical Economics*. In: Backhouse, R. and Biddle, J. (org) **Toward a History of Applied Economics** (annual supplement to vol. 32 of **History of Political Economy**). Durham: Duke University Press.
- Murphy, A. (1986) **Richard Cantillon – Entrepreneur and Economist**. Oxford: Clarendon Press.
- Robbins, L. (1998) **A History of Economic Thought**. Princeton: Princeton University Press.
- Schumpeter, J. ([1954]1986) **History of Economic Analysis**. London: Allen & Unwin.
- Spengler, J. (1954) *Richard Cantillon: first of the moderns*. In: **Journal of Political Economy**, 62, n.4.