

CAPÍTULO III

Como a divisão do trabalho é limitada pela extensão do mercado

Como são as trocas que estão na origem da divisão do trabalho, a extensão desta será sempre limitada pela extensão daquelas ou, por outras palavras, pela extensão do mercado. Quando este é muito restrito, ninguém se sente disposto a dedicar-se completamente a uma única tarefa, pois não consegue trocar todo o excedente do seu trabalho, de que não necessita, pelo excedente da produção dos outros homens, em que está interessado.

Existem alguns tipos de indústria, mesmo os mais insignificantes, que só podem desenvolver-se numa grande cidade. Um carregador, por exemplo, só aí poderá encontrar emprego e meios de subsistência. Uma aldeia será demasiado pequena para lhe garantir uma ocupação constante. Nas casas isoladas e nas pequenas aldeias que estão espalhadas em regiões tão desérticas como as terras altas da Escócia, todos os agricultores são obrigados a servirem como fornecedores de carne, padeiros e cervejeiros da sua própria família. Nessas condições, é muito difícil encontrar um ferreiro, um carpinteiro ou um pedreiro a menos de vinte milhas de distância de outro homem com a mesma ocupação. As famílias que vivem a oito ou dez milhas de distância do mais próximo dos seus vizinhos devem saber fabricar um grande número de pequenos produtos cujo fabrico, em regiões menos desérticas, seria assegurado por trabalhadores específicos. Os trabalhadores que vivem no campo são, em quase todo o lado, obrigados a trabalhar em todos os diferentes ramos da indústria em que se emprega mais ou menos o mesmo tipo de materiais. Um carpinteiro, no campo, faz todos os gêneros de trabalho que são executados com madeira; um ferreiro, todos aqueles em que se utiliza o ferro. O primeiro será não apenas carpinteiro, como ainda marceneiro, entalhador, carpinteiro de rodas, fabricante de arados e de carroças. As atividades do segundo são ainda mais variadas. É impossível a existência de um negócio específico, nem que seja o de simples fabricante de pregos, nas remotas regiões interiores das terras altas da Escócia. Um trabalhador que fabricasse mil pregos por dia, fabricaria, em trezentos dias de trabalho por ano, trezentos mil pregos; mas nessas regiões seria impossível vender um único milhar de pregos por ano, isto é, o trabalho de um único dia.

Como através dos cursos de água é possível efetuar um maior comércio de todos os produtos do que através do transporte por terra, é ao longo da costa marítima e das margens dos rios navegáveis que todos os tipos de indústria come-

transp
mar x
terra

çam naturalmente a subdividir-se e a desenvolver-se; de um modo geral, este desenvolvimento só se estende às regiões interiores muito tempo depois. Uma galera, conduzida por dois homens e puxada por oito cavalos, transporta normalmente entre Londres e Edimburgo, ida e volta, cerca de quatro toneladas de mercadorias em seis semanas. No mesmo tempo, um navio tripulado por seis ou oito homens e navegando entre os portos de Londres e Leith, transporta frequentemente cerca de duzentas toneladas de mercadorias. Como vemos, bastam seis ou oito homens para transportar por via marítima, entre Londres e Edimburgo, no mesmo tempo, aquilo que por via terrestre só poderia ser transportado por cinquenta galeras, conduzidas por cem homens e puxadas por quatrocentos cavalos. Sobre as duzentas toneladas de mercadorias transportadas por via terrestre entre aquelas duas cidades, incidirá, portanto, o valor do salário de cem homens durante três semanas e, além disso, o da manutenção e desgaste (que é tão caro como a manutenção) de quatrocentos cavalos e de cinquenta galeras. Entretanto, no transporte por via marítima de uma mesma quantidade de mercadoria, será necessário ter apenas em conta a manutenção de seis ou oito homens e o desgaste de um barco de duzentas toneladas juntamente com o maior risco e a diferença entre o quantitativo do seguro do transporte por mar e o do transporte por terra. Se entre esses dois lugares só existisse comunicação por terra, só poderiam ser transportadas entre as duas cidades as mercadorias cujo preço fosse bastante considerável proporcionalmente ao seu peso; o comércio entre elas seria portanto muito menor do que o realmente existente, e o estímulo que este exerceria sobre as respectivas indústrias seria muito menor. Poderia existir muito pouco ou mesmo nenhum comércio entre as distantes regiões do mundo. Que mercadorias poderiam suportar as despesas do transporte por terra entre Londres e Calcutá? Mesmo que houvesse algumas tão valiosas que pudessem suportar estas despesas, com que segurança poderiam ser transportadas através dos territórios de tantas nações bárbaras? Porém, estas duas cidades mantêm atualmente um enorme comércio entre si, e sustentam mutuamente um mercado que fomenta a indústria de cada uma delas.

Portanto, visto que são tão grandes as vantagens do transporte marítimo, é natural que os primeiros progressos da arte e da indústria ocorram nos locais onde ele permita levar a todo lado os produtos de todos os tipos de trabalho; por outro lado, é de crer que só muito mais tarde esse desenvolvimento se estenda às regiões interiores do país. Estas podem durante muito tempo ter como único mercado de grande parte das suas mercadorias o território que se estende à sua volta e que as separa da costa marítima e dos grandes rios navegáveis. A extensão do seu mercado, portanto, deve manter-se durante muito tempo proporcional à riqueza e à densidade da população existente nessas regiões, e o seu incremento deve, conseqüentemente, ser sempre inferior ao desenvolvimento do resto da nação. Nas nossas colônias da América do Norte as plantações estabeleceram-se sempre na costa marítima ou nas margens dos rios navegáveis e raramente se estenderam para o interior.

As nações que, de acordo com os mais rigorosos conhecimentos históricos, se parecem ter civilizado primeiro foram as que se encontravam ao longo da costa mediterrânica. Este mar, de longe o mais extenso braço de mar que é conhecido no mundo, não tendo marés e portanto ondas, excetuando as causadas pelo vento, era extremamente favorável a uma navegação incipiente, dada a calma da sua superfície, o grande número de ilhas e a proximidade das margens; foi assim possível enfrentar os problemas devidos ao desconhecimento da bússola, o que levava os homens a terem medo de perder a costa de vista, e, devido à imperfeição da arte de construção de navios, a temer enfrentar as fortes ondas do oceano. A passagem entre as colunas de Hércules ou seja, pelo estreito de Gibraltar, era considerada, no mundo antigo, como a mais prodigiosa e arriscada proeza marítima. Só mais tarde os fenícios e os cartagineses, os mais hábeis navegadores e construtores de navios dessa época, a tentaram fazer; e durante muito tempo nenhuma outra nação se atreveu a segui-los.

De todos os países da costa mediterrânica, o Egito parece ter sido o primeiro em que a agricultura e as manufaturas foram cultivadas e desenvolvidas a um grau considerável. O Alto Egito apenas se estende a algumas milhas de distância do Nilo; no Baixo Egito, este grande rio divide-se num elevado número de canais, o que, com a ajuda de alguma arte, parece ter permitido a comunicação por via marítima, não apenas entre as grandes cidades como ainda entre as aldeias maiores e mesmo entre algumas quintas; verificava-se portanto uma situação semelhante à que hoje encontramos na utilização do Reno e do Mosa na Holanda. A extensão e a facilidade dessa navegação interna foram provavelmente as causas principais do desenvolvimento precoce do Egito.

O desenvolvimento da agricultura e das manufaturas parece também datar de há muito tempo nas províncias de Bengala, no leste da Índia, e em algumas províncias do leste da China; note-se porém que não existem, no ocidente, provas da autenticidade destas informações. Em Bengala, o Ganges e outros grandes rios formam uma rede de canais navegáveis, tal como acontece no Egito, com o Nilo; e, nas províncias do leste da China, também alguns grandes rios formam, com as suas ramificações, uma multidão de canais que, comunicando entre si, permitem uma navegação no interior muito maior do que a que é possível tanto no Nilo como no Ganges, ou mesmo nestes dois rios tomados em conjunto. Há que salientar entretanto que nem os antigos egípcios nem os indianos ou os chineses desenvolveram o comércio externo, e que a riqueza desses povos derivaria apenas da sua navegação no interior.

As regiões interiores da África, como aliás toda a parte da Ásia que se encontra consideravelmente a norte do ponto Euxino e do mar Cáspio e a antiga Cítia, a moderna Tartária e a Sibéria, parecem ter permanecido, em todas as épocas da história, num estado tão bárbaro e pouco civilizado como o que apresentam hoje. O mar da Tartária é um mar gelado que não permite a navegação, e, se bem que alguns dos maiores rios do mundo passem por essas regiões, encontram-se a uma tão grande distância uns dos outros que não podem ser utilizados como vias de comunicação ou de transporte de mercadorias. Não existe em Áfri-

ca nada de semelhante aos mares Adriático e Báltico na Europa, ao Mediterrâneo e ao Negro na Europa e Ásia, ou aos golfos da Arábia, Pérsia, Índia, Bengala e Sião na Ásia, que permita um comércio marítimo com as regiões interiores desse grande continente; e os grandes rios da África estão a uma distância demasiado grande uns dos outros para permitirem uma navegação de considerável envergadura. O comércio que, por outro lado, qualquer nação possa efetuar através de um rio que não se divida num grande número de canais e que passe por outro território antes de chegar ao mar nunca pode ser muito considerável; é sempre possível à nação que possui aquele outro território obstruir a comunicação entre a nação considerada e o mar. A navegação pelo Danúbio é de muito pouca utilidade para os Estados da Baviera, Áustria e Hungria, em comparação com o que poderia acontecer se qualquer um deles dominasse todo o seu curso até chegar ao mar Negro.

O tamanho do mercado determina a possibilidade de se fazer ou não a especialização de serviços. Se as distâncias são grandes a comunicação por via marítima não há comércio, todos fazem tudo e a população é mais pobre.