Universidade Federal de Pernambuco

Centro de Ciências Sociais Aplicadas

Departamento de Ciências Administrativas

Programa de Pós-Graduação em Administração - PROPAD

Alexandre Hochmann Béhar

Competição organizacional enquanto representação de uma ideologia bélico-militar: o papel da Guerra de Secessão e das ferrovias estadunidenses na construção de um significado.

Recife, 2018.

Catalogação na Fonte
Bibliotecária Ângela de Fátima Correia Simões, CRB4-773

B419c Béhar, Alexandre Hochmann
Competição organizacional enquanto representação de uma ideologia bélico-militar: o papel da Guerra de Secessão e das ferrovias estadunidenses na construção de um significado / Alexandre Hochmann Béhar. - 2018.
249 folhas: il. 30 cm.

Orientador: Prof. Dr. Marcos Gilson Gomes Feitosa.
Tese (Doutorado em Administração) – Universidade Federal de Pernambuco. CCSA, 2018.
Inclui referências e apêndices.

1. Competição organizacional. 2. Ideologia bélico-militar. 3. Historiografia. I. Feitosa, Marcos Gilson Gomes (Orientador). II. Título.

658 CDD (22. ed.) UFPE (CSA 2018 – 031)

Alexandre Hochmann Béhar

Competição organizacional enquanto representação de uma ideologia bélico-militar: o papel da Guerra de Secessão e das ferrovias estadunidenses na construção de um significado.

Orientador: Dr. Marcos Gilson Gomes Feitosa.

Tese apresentada como requisito para obtenção do grau de doutor em Administração, na área de Gestão Organizacional, do Programa de Pós-graduação em Administração da Universidade Federal de Pernambuco.

Recife, 2018.

Universidade Federal de Pernambuco
Centro de Ciências Sociais Aplicadas
Departamento de Ciências Administrativas
Programa de Pós-Graduação em Administração - PROPAD

Competição organizacional enquanto representação de uma ideologia bélico-militar: o papel da Guerra de Secessão e das ferrovias estadunidenses na construção de um significado.

Alexandre Hochmann Béhar

Tese submetida ao corpo docente do Programa de Pós-Graduação em Administração da Universidade Federal de Pernambuco e aprovada em 21 de fevereiro de 2018.

Banca Examinadora:

Prof. Marcos Gilson Gomes Feitosa, Doutor, UFPE (Orientador)

Prof. Rômulo Luiz Xavier do Nascimento, Doutor, UFPE (Examinador Externo)

Prof. Fábio Vizeu Ferreira, Doutor, Universidade Positivo (Examinador Externo)

Profa. Débora Coutinho Paschoal Dourado, Doutor, UFPE (Examinador Interno)

Prof. Fernando Gomes Paiva Júnior, Doutor, UFPE (Examinador Interno)

A quem acredita que a vida pode ser diferente.

A quem deseja viver em um mundo melhor.

A quem sonha com uma humanidade unida.

A quem deseja conquistar a paz.

Agradecimentos

A realização de uma tese está longe de se apresentar como um trabalho individual. No entanto, uma vez que sua autoria é restrita a um autor, desejo aqui homenagear componentes fundamentais para sua completa realização. Assim, agradeço:

Todo apoio, suporte, amor, paciência e compreensão de minha esposa Juliana e de meu filho Guilherme, fundamentais neste caminhada.

À minha mãe, que teve papel crucial na constituição da visão de mundo que hoje possuo, acompanhou de longe a maior parte das dores e sabores deste trabalho.

A meu pai Marcos (*in memoriam*) e meu avô Leon (*in memoriam*), que me forjaram e me acompanham, ainda que de outra forma.

À minha sogra Zélia, meu sogro Agamennon e sua esposa Ana, pelo grande suporte e apoio. À Tia Neide, por todo apoio dedicado a mim e minha família.

À Gilza Rodrigues e Wilson Oliveira, pelo suporte fundamental nas horas mais difíceis, com a mão estendida e o coração aberto.

Às colegas e aos colegas de turma, especialmente representados por Adauto Valentim, Charlie Lopes, Bruno Torres, Carol Beltrão, Daiana Amorim, Geraldina Siqueira, Herisson Dutra, Jairo Pontes, Jananda Pinto, Luís de Pina, Cordeiro Neto e Paula Crespo. Com apoio, otimismo, seriedade e alegria tornaram essa jornada muito mais leve, divertida e interessante.

Às amigas e amigos de estudo Diego Costa, Iraneide Pereira, Myrna Loreto, Bárbara Bastos, Tiago Barreto, Marllon Vasconcelos, Marcus Souza e Gisele Alves.

A Marcos Feitosa, meu orientador, que sempre me deu a liberdade necessária para desenvolver o trabalho que desejava e me tocava o coração.

À professora Débora Dourado e aos professores Rômulo Xavier, Fábio Vizeu e Fernando Paiva, que me proporcionaram grande satisfação em participar de minha Banca de Examinadores, com indispensáveis contribuições.

À Capes, pelo apoio financeiro realizado ao longo do Doutorado.

Às funcionárias do PROPAD, especialmente representados por Irani, Tatiana e Vanessa, por toda a ajuda e atenção dispensada.

Aos professores e professoras do PROPAD, especialmente representados pela Profa Lourdes Barbosa e Prof Bruno Campelo, que tão relevante papel tiveram na minha formação como aluno e educador e na elaboração deste trabalho.

À Deus, pela vida, pela chance de aprender e melhorar, pela alegria de ter ao meu lado pessoas especiais, que me ensinam e encorajam a seguir em frente.

Se os tubarões fossem homens - Bertold Brecht (1898-1956)

Se os tubarões fossem homens, eles fariam construir resistentes caixas do mar
Para os peixes pequenos com todos os tipos de alimentos dentro
Tanto vegetais, quanto animais

Eles cuidariam para que as caixas tivessem água sempre renovada
E adotariam todas as providências sanitárias
Cabíveis se por exemplo um peixe pequeno ferisse a barbatana
Imediatamente ele faria uma atadura a fim que não morressem antes do tempo

Para que os peixes pequenos não ficassem tristonhos
Eles dariam cá e lá uma festa aquática
Pois os peixes alegres têm gosto melhor que os tristonhos

Naturalmente também haveria escolas nas grandes caixas
Nessas aulas os peixes pequenos aprenderiam
Como nadar para a garganta dos tubarões

Eles aprenderiam, por exemplo a usar a geografia
A fim de encontrar os grandes tubarões, deitados preguiçosamente por aí
Aula principal seria naturalmente a formação moral dos peixes pequenos

Eles seriam ensinados de que o ato mais grandioso e mais belo
É o sacrifício alegre de um peixe pequeno
E que todos eles deveriam acreditar nos tubarões
Sobretudo quando esses dizem que velam pelo belo futuro dos peixes pequenos

Se cismaria nos peixes pequenos que esse futuro
Só estaria garantido se aprendessem a obediência

Antes de tudo os peixes pequenos deveriam guardar-se
Antes de qualquer inclinação baixa, materialista, egoísta e marxista
E denunciaria imediatamente aos tubarões se qualquer deles
Manifestasse essas inclinações

Se os tubarões fossem homens, eles naturalmente fariam guerra entre si
A fim de conquistar caixas de peixes e peixes pequenos estrangeiros

As guerras seriam conduzidas pelos seus próprios peixes pequenos
Eles ensinariam os peixes pequenos que entre eles
Os peixes pequenos de outros tubarões existem gigantescas diferenças
Eles anunciariam que os peixes pequenos são reconhecidamente mudos
E calam nas mais diferentes línguas, sendo assim impossível que entendam um ao outro

Cada peixe pequeno que na guerra matasse alguns peixes pequenos inimigos

Da outra língua silenciosos, seria condecorado
Com uma pequena ordem das algas e receberia o título de herói

Se os tubarões fossem homens, haveria entre eles naturalmente também uma arte
Havia belos quadros, nos quais os dentes dos tubarões seriam pintados em vistosas cores
E suas gargantas seriam representadas como inocentes parques de recreio
Nos quais se poderia brincar magnificamente

Os teatros do fundo do mar mostrariam como os valorosos peixes pequenos
Nadam entusiasmados para as gargantas dos tubarões

A música seria tão bela, tão bela que os peixes pequenos
Sob seus acordes, a orquestra na frente entrariam em massa
Para as goelas dos tubarões sonhadores e possuídos pelos mais agradáveis pensamentos

Também haveria uma religião ali

Se os tubarões fossem homens, ela ensinaria essa religião e só na barriga dos tubarões é que começaria verdadeiramente a vida

Ademais, se os tubarões fossem homens, também acabaria a igualdade que hoje existe entre os peixes pequenos, alguns deles obteriam cargos e seriam postos acima dos outros

Os que fossem um pouco maiores poderiam inclusive comer os menores, isso só seria agradável aos tubarões pois eles mesmos obteriam assim mais constantemente maiores bocados para devorar e os peixes pequenos maiores que deteriam os cargos valeriam pela ordem entre os peixes pequenos para que estes chegassem a ser, professores, oficiais, engenheiro da construção de caixas e assim por diante

Conciso e Considerável, só então haveria civilização no mar
Se os tubarões fossem homens

RESUMO

Esta tese objetiva realizar uma reflexão crítica quanto ao conceito de competição. Associada a diversas críticas feitas às práticas e teorizações organizacionais, especialmente no que se refere às grandes corporações empresariais, o atual ambiente de extrema competição e risco impõe às organizações e a seus profissionais condições comparáveis a uma batalha. Tal afirmativa remete às aproximações entre práticas organizacionais e militares ao longo do século XIX, apoiada sob os princípios de racionalidade e ideal de progresso, que também sustentaram ações imperialistas contra povos considerados atrasados. Tais considerações rementem, desta forma, à constituição de ideologias, que, a partir de sua compreensão crítica, são estruturadas para controlar e manipular os pensamentos e atitudes dos indivíduos. A possibilidade de desconstrução destas ideologias coloca-se na compreensão e ressignificação dos seus símbolos, primordialmente amparados no discurso. A possibilidade de ressignificação e transformação da ação violenta relacionada à competição organizacional associa-se à compreensão de sua origem. Assim, a realização desta pesquisa no contexto das empresas ferroviárias estadunidenses, entre a Guerra de Secessão e a conclusão da primeira ferrovia transcontinental. Metodologicamente, esta pesquisa se constituí a partir do paradigma qualitativo, apresentando-se como uma historiografia, apoiada em documentos, orientada pela estratégia da História dos Conceitos. Como procedimento de análise, apresento o método da Análise Conceitual Discursiva Sócio-históricamente Contextualizada (ACDSC), aplicado em publicações do *American Railroad Journal*, entre os anos de 1860 e 1869. A análise evidencia a ocorrência de incorporação da ideologia bélico-militar pelas empresas ferroviárias no período em análise, alinhada à ascensão de um ideal imperialista, coerente com o momento histórico do capitalismo e da história estadunidense.

Palavras-chave: Competição organizacional. Ideologia bélico-militar. Historiografia. Análise Conceitual Discursiva Sócio-historicamente Contextualizada.

ABSTRACT

This thesis aims at a critical reflection on the concept of competition. Associated with several criticisms of organizational practices and theorizations, especially with regard to large corporate corporations, the current environment of extreme competition and risk imposes on organizations and their professionals conditions comparable to a battle. This affirmation refers to the approximations between organizational and military practices throughout the nineteenth century, supported by the principles of rationality and the ideal of progress, which also supported imperialist actions against peoples considered as backward. Such considerations thus re-create the ideologies that, from their critical understanding, are structured to control and manipulate the thoughts and attitudes of individuals. The possibility of deconstruction of these ideologies lies in the understanding and re-signification of their symbols, primarily supported by discourse. The possibility of re-signification and transformation of violent action related to organizational competition is associated with the understanding of its origin. Thus, the accomplishment of this research in the context of the American railway companies, between the War of Secession and the conclusion of the first transcontinental railroad. Methodologically, this research was constituted from the qualitative paradigm, presenting itself as a historiography, supported in documents, guided by the strategy of the History of Concepts. As an analysis procedure, I present the Socio-Historically Contextualized Conceptual Discourse Analysis (ACDSC), applied in publications of the American Railroad Journal, between the years of 1860 and 1869. The analysis shows the occurrence of incorporation of the military-military ideology by the companies in the period under review, in line with the rise of an imperialist ideal, consistent with the historical moment of capitalism and American history.

Key-words: Organizational competition. Military ideology. Historiography. Socio-historically Contextualized Discursive Conceptual Analysis.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 (3) - Eixos conceptivos da ACDSC 119

Quadro 1 (4) – Concepções de competição por agente social 215

Quadro 2 (4) – Quadro conceitual das concepções de competição..... 215

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO 13
1.1 Objetivos de pesquisa.....28
1.1.1 Objetivo geral.....28
1.1.2 Objetivos específicos.....29
1.2 Justificativas.....29
1.2.1 O estado da arte dos Estudos Organizacionais sobre competição.....33
1.2.2 O estado da questão: a lógica bélica e militar nos estudos Organizacionais.....34

2. REFERENCIAL TEÓRICO.....36
2.1 Compreensões econômicas fundamentais sobre o conceito de competição entre os séculos XVIII e XIX.....36

2.2 Contextualização da "sociedade organizacional".....42
2.2.1 A Revolução Industrial.....47
2.2.2 A Revolução Francesa e a Primavera dos Povos.....50
2.2.3 A ascensão da Guerra Moderna.....55
2.2.4 Expansão e consolidação da sociedade burguesa.....60

2.3 Contextualização da sociedade estadunidense.....66

2.4 Ascensão ferroviária estadunidense e a Guerra de Secessão: origens da ferrovia transcontinental.....71

2.5 Aproximações entre a prática organizacional e a ideologia bélico-militar no século XIX.....81

2.6 Compreensões contemporâneas críticas quanto à competição organizacional.....85

2.7 O discurso enquanto representação e reforço ideológico.....94

3.PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....99
3.1 Delineamento da pesquisa.....99
3.2 Construção do *corpus* de pesquisa.....106
3.3 Qualidade da pesquisa.....109
3.4 Procedimento de análise.....111

4. ANÁLISE DOS RESULTADOS.....121
4.1 A dinâmica competitiva das empresas ferroviárias estadunidenses em período anterior à Guerra de Secessão.....121
4.1.1 Análise discursiva relacionada à compreensão do conceito de competição entre as empresas ferroviárias estadunidenses antes da Guerra de Secessão (1860 e 1861).....122
4.1.2 Análise discursiva relacionada à compreensão do conceito de competição entre representantes da sociedade civil não organizada antes da Guerra de Secessão (1860 e 1861).....129
4.1.3 Análise discursiva relacionada à compreensão do conceito de

competição entre representantes da imprensa antes da Guerra de Secessão (1860 e 1861).....130
4.1.4 Síntese das análises discursivas ou a compreensão sobre a competição ferroviária anterior à Guerra de Secessão.....135

4.2 Impactos do evento histórico Guerra de Secessão na dinâmica competitiva das empresas ferroviárias estadunidenses.....137
4.2.1 Análise discursiva relacionada à compreensão do conceito de competição entre as empresas ferroviárias estadunidenses durante a Guerra de Secessão.....138
4.2.2 Análise discursiva relacionada à compreensão do conceito de competição entre representantes da imprensa estadunidenses durante a Guerra de Secessão.....148
4.2.3 Análise discursiva relacionada à compreensão do conceito de competição entre representantes da União durante a Guerra de Secessão.....158
4.2.4 Análise discursiva relacionada à compreensão do conceito de competição entre magistrados durante a Guerra de Secessão.....159
4.2.5 Síntese das análises discursivas ou a compreensão sobre a competição ferroviária no período da Guerra de Secessão.....160

4.3 A dinâmica competitiva das empresas ferroviárias estadunidenses entre o final da Guerra de Secessão e o ano de conclusão da *Transcontinental Pacific Railroad*.....163
4.3.1 Análise discursiva relacionada à compreensão do conceito de competição entre as empresas ferroviárias estadunidenses entre o final da Guerra de Secessão e a conclusão da *Transcontinental Pacific Railroad*.....164
4.3.2 Análise discursiva relacionada à compreensão do conceito de competição entre representantes da imprensa entre o final da Guerra de Secessão e a conclusão da *Transcontinental Pacific Railroad*.....184
4.3.3 Análise discursiva relacionada à compreensão do conceito de competição entre representantes do governo entre o final da Guerra de Secessão e a conclusão da *Transcontinental Pacific Railroad*.....193
4.3.4 Síntese das análises discursivas ou a compreensão sobre a competição ferroviária entre o final da Guerra de Secessão e a conclusão da *Transcontinental Pacific Railroad*.....196

4.4 Aproximações entre a ideologia bélico-militar e a compreensão relativa ao conceito de competição das empresas ferroviárias estadunidenses no período do recorte analítico.....199
4.4.1 Síntese das aproximações entre a ideologia bélico-militar e a compreensão relativa ao conceito de competição das empresas ferroviárias estadunidenses no período do recorte analítico.....214

4.5 Quadro conceitual das percepções de competição.....216

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....221

REFERÊNCIAS.....234

APÊNDICE A – Detalhamento sobre perspectiva da imprensa antes da guerra.....243

1 INTRODUÇÃO

Meu objetivo maior com a realização deste estudo é propor uma compreensão quanto a competição organizacional, a partir de uma perspectiva crítica. Parece relevante ressaltar que a competição, enquanto um constructo que permeia diversas relações na estrutura social contemporânea, não se apresenta como objetivo de análise deste trabalho em qualquer vertente além de sua perspectiva organizacional. Desta forma, ainda que esta seja uma construção linguístico-simbólica inerente ao modo de produção capitalista, não se pretende refletir sobre as práticas e comportamentos competitivos associados a práticas esportivas, políticas, escolares ou relações sociais de forma geral. Assim, parece importante observar que para tal elaboração apoio-me na histórica relação entre lógicas militares e as organizações, inserido aí o campo dos estudos organizacionais.

A inquietação quanto ao tema em evidência associa-se à crescente contestação das lógicas e práticas organizacionais, bem como das teorias que as suportam. Tais críticas são ampliadas especialmente a partir das décadas de 1980 e 1990 (ALVESSON; WILLMOTT, 1992; FOURNIER; GREY, 2000; PAES DE PAULA, 2008). Faz-se interessante notar, entretanto, que este posicionamento de reflexão se apresenta em oposição à percepção geral dos primórdios do desenvolvimento das organizações e suas teorias, entre os séculos XVIII e XIX. De acordo com a visão geral, compartilhada à época, as organizações (especialmente organizações empresariais) seriam o principal meio para proporcionar progresso da humanidade (GEORGE JR, 1972; CLEGG, 1998; WEBER, 2006; HOBSBAWM, 2014c). A partir da perspectiva ideológica da época, tal promessa de progresso somente poderia ser atingida por meio da competição (em sua perspectiva mais ampla) e do livre exercício (SMITH, 1976; WEBER, 2009; HOBSBWAM, 2014b; 2014c).

As contestações citadas anteriormente se relacionam a questões tão diferentes quanto os impactos ambientais decorrentes de suas operações, imposição de demandas e agendas organizacionais a governos (visando prioritariamente seus objetivos de lucro e mercado, em oposição às necessidades sociais), práticas ilegais da gestão e relações de trabalho destrutivas e precarizadas em diferentes dimensões (RAMOS, 1989; VAUGHAN, 1999; ANTUNES, 2000; 2005; 2015; KORTEN, 2001; FARIA, 2007;

PAGÈS et al, 2008; BANERJEE, 2008; AKTOUF, 2011; MEDEIROS, 2013), e são identificadas em autores de perspectivas paradigmáticas diferentes. Desta forma, parecem referir-se a uma questão comum: a necessidade de rever práticas e teorias que reforçariam o caráter destrutivo das organizações.

Do ponto de vista de Vaughan (1999), Korten (2001), Banerjee (2008), Aktouf (2011), Medeiros (2013) as organizações contemporâneas seriam as grandes responsáveis por processos de desintegração social e ambiental, vivenciados mundialmente. Não somente a busca por incessante crescimento econômico e ilimitados ganhos financeiros, mas especialmente aspectos associados à extrema competição organizacional estariam agravando e acelerando os mais diversos processos destrutivos. Para estes autores, ainda que tais práticas estejam associadas ao funcionamento padrão das organizações na busca pela sobrevivência e crescimento, inseridas em um ambiente capitalista, há necessidade de destacar o papel das grandes corporações multinacionais no estabelecimento das "regras do jogo" a ser praticado nos mercados. Ainda de acordo com tais autores, a força destas megacorporações perante Estados e mercados terminar por orientar (e por vezes até mesmo determinar) práticas e filosofias de trabalho de outras organizações inseridas no ambiente em que estas organizações ou seus mecanismos de ação (fornecimento e/ou comercialização) se encontram.

Medeiros (2013) destaca ainda o poder destas grandes corporações diante da maior parte dos Estados, influenciando de maneira estrutural a atuação deste, a partir dos princípios organizacionais de geração de lucro (o maior possível) e criação de vantagem competitiva. As organizações, desta forma, não atuariam proporcionando o bem coletivo ou social, como apresentava-se a expectativa inicial, mas sim primordialmente em benefício próprio, acima de (quase) qualquer obstáculo, atuando como verdadeiras inimigas públicas.

Tal interpretação quanto aos impactos da extrema competição vivenciada no ambiente organizacional pode ser ampliada também ao âmbito das relações de trabalho contemporâneas, por meio de ações concretas e/ou subjetivas de precarização, violência e sofrimento (ANTUNES, 2000; FARIA, 2007; PAGÈS et al, 2008). A este respeito Gaulejac (2014) compreende que, inseridos em um ambiente de competição extrema por resultados individuais, grandes contingentes de profissionais sofrem e adoecem nas organizações contemporâneas. Ainda de acordo com o autor, a vivência relacionada à competição no ambiento organizacional já não se relaciona somente com o bom desempenho profissional ou atingimento dos resultados propostos pela organização. De

forma ampliada, tal vivência se relaciona à um movimento de instabilidade e inconstância, que pode estar além da performance individual. Assim, o inimigo estaria em todo lugar, inclusive dentro da organização, o que faz que Gaulejac (2014, p.141, grifo do autor) destaque que "*business is war!*".

Corroborando com tal perspectiva, Dejours (2014) propõe que o ambiente organizacional estaria levando a níveis extremos (e por vezes eticamente e moralmente questionáveis) a lógica dos "fins que justificam os meios". Não se trataria, contudo, de uma simples repetição ingênua de ações irrefletidas ou de impacto não previsível. Ao contrário, toda esta estrutura, ou como chama Dejours (2014, p.15), esta "máquina de guerra", foi acionada e é orientada e operacionalizada por pessoas que teriam noção quanto aos nocivos impactos de suas ações. Entretanto, em virtude da ocorrência de um ambiente altamente competitivo, coexiste a percepção de que, a negação ou simples questionamento a tal comportamento colocaria "em jogo, com a mesma gravidade que na guerra, a *sobrevivência* da nação e garantir da *liberdade*" (DEJOURS, 2014, p.13, grifo do autor). Como resposta à angústia e à incapacidade de agir diferentemente daquilo que se sentem obrigados, os funcionários desenvolveriam algo que lembra o conceito de "banalidade do mal", de Arendt (1999). Em linhas gerais, seu conceito refere-se à realização das tarefas que são impostas pela organização ao executor ou gestor dos executores, sem questionamento ou mesmo reflexão sobre suas consequências a outros. Este isolamento emocional a respeito das consequências da ação se apresentaria necessário em decorrência do nível de gravidade ou de dissonância emocional relacionados a ela.

A respeito destas questões, observo que serão apresentadas, ao longo da introdução, sínteses teóricas formuladas a partir das referências bibliográficas destacadas. Tal constituição possui por finalidade orientar a construção argumentativa do problema de pesquisa. Feitas tais considerações, a seguir apresento a primeira e segunda sínteses deste estudo:

> S1: *A competição é percebida, de maneira geral, como algo necessário para a sobrevivência da organização e do indivíduo profissional, mas configurar-se-ia como uma das causas dos negativos impactos ambientais, sociais e humanos, associados às práticas organizacionais contemporâneas.*
>
> S2: *A intensa competição organizacional, identificada atualmente, faz com que a interpretação quanto ao ambiente e ações organizacionais sejam comparáveis a comportamentos de guerra (lógica bélica).*

A respeito das metáforas apresentadas por Gaulejac (2014) e Dejours (2014), é interessante observar a aproximação que possuem frente ao histórico relacionamento entre as práticas e teorias organizacionais capitalistas e a lógica militar moderna (GEORGE, 1972; LIND, 2005; RAPAPORT, 2010). Esta relação vai além dos ganhos financeiros e estratégicos obtidos por grandes corporações por meio de conflitos armados entre países ou mesmo concentrados em apenas um Estado. Também não me reporto às fornecedoras de armamento e tecnológica bélica, que apresentam vultuosos ganhos e investimentos, nem mesmo às grandes corporações que se aproveitaram conflitos militares para autopromoção e geração de vantagem competitiva em mercados instáveis. O olhar que pretendo desenvolver neste trabalho se debruça sobre uma relação, algumas vezes de inspiração e modelo, e outras mais indireta e subjetiva, sem ser, entretanto, menos importante.

Sobre tal relação, destaco a expansão dos estudos e busca pela implementação de modelos apoiados no campo da Estratégia. A respeito desta, remontando o período pós-Segunda Guerra mundial, na década de 1950 (CAMARGOS; DIAS, 2003), a qual Whittington (2002) destaca, em sua abordagem clássica, absoluta inspiração em ideais militares. Esta aproximação se revela não somente na escolha do termo associado à uma orientação bélico-militar ("a arte do general") (OLIVEIRA, 2012). Ela também é identificada na utilização de metáforas militares para classificação dos líderes, por meio de sua atuação heroica (WITTINGTON, 2002).

A ascensão da Guerra Fria trouxe também para o cenário do *management* a ideologia bélico-militar. A este respeito, Alcadipani e Bertero (2012) destacam sua influência não apenas no estabelecimento da perspectiva gerencial nos Estados Unidos. Contrariamente, sua difusão se deu também sobre alguns países ligados ao eixo capitalista, como foi o caso do Brasil.

Tal período é marcado pelo resgate dos ideais clausewitzianos por parte do governo dos Estados Unidos. Como reação ao conflito entre Estados Unidos e União Soviética, a atuação e desempenho organizacionais apresentavam potencial para influência geopolítica comparável ao comportamento militar, sem a utilização de armas (RAPAPORT, 2010). A respeito de tal relação, prevalecia a lógica utilitarista de que a ação bélica ou militar deveria passar pelo crivo da relação entre lucro e prejuízo (CLAUSEWITZ, 2010).

Do ponto de vista constitutivo da Administração, este modelo de racionalidade (pautado no exército) apresentou grande influência nas construções teóricas e no estabelecimento das práticas organizacionais entre a segunda metade do século XIX e a primeira metade do século XX (GEORGE JR, 1972; RAPAPORT, 2010). Sobre tal influência, destaco inicialmente a influência sobre os autores da Escola da Administração Clássica e Relações Humanas, seja por meio do reforço e incentivo a práticas militares (como cadeia de comando, hierarquia e mesmo a função de *staff*), especialmente associada aos escritos de Fayol (1989), Gulick e Urwick (1937), Urwick (1937), Mayo (1945) e Dale e Urwick (1975), seja pela crítica à popularidade destas práticas nas organizações, como defendido por Taylor (1912). Entre estes autores, entretanto, parece apresentar-se consenso a importância do papel da disciplina.

No que se refere à formulação do modelo disciplinar para gestão de trabalhadores e trabalhadoras no ambiente organizacional, não somente autores da Escola Clássica, como Fayol (1989), Gulick e Urwick (1937), Urwick (1937) eram enfáticos na referência ao modelo militar, mas também Weber (1999) identifica sua adequação. De acordo com a perspectiva do autor, o modelo disciplinar militar, além de garantir vitórias em batalhas, apresentava-se estruturalmente necessário para garantir a expansão produtiva do modelo industrial e, consequentemente, o atingimento do progresso. O acesso a tal modelo se apresentaria, inclusive, como forma de minimizar os problemas decorrentes da baixa instrução ou capacidade intelectual dos profissionais operacionais (WEBER, 1999).

A importância da instituição militar para a nascente organização industrial pode ser identificada também na utilização de patentes militares para identificação de cargos gerenciais e diretivos nas organizações do século XIX. Da mesma forma, a partir da noção de disciplina apresentada, buscava-se o desenvolvimento de comportamentos identificados como exemplares nas linhas militares, entre os operários (HOBSBAWM, 2014a).

Parece fundamental destacar, entretanto, que tal influência não ocorre desde a constituição das primeiras organizações inseridas no modo de produção capitalista, com o desenvolvimento do sistema fabril. Contrariamente, é somente no século XIX, com a complexificação das operações e da tecnologia industriais, que se tornou iminente a constituição de um modelo racional para estruturação, manejo e controle do processo produtivo (DOBB, [1963] 2012; GEORGE JR, 1972; HOBSBAWN, 2014c). Por tal questão, a elaboração institucional destas organizações se daria a partir do modelo

organizacional compreendido como mais bem-sucedido para a época, apoiada sobre os mesmos ideais modernos: a organização militar (GEORGE JR, 1972; HOBSBAWN, 2014a). Faz-se necessário, assim, maior aprofundamento quanto à perspectiva de racionalidade presente neste momento histórico, assim como da própria expectativa quanto ao papel social das organizações.

A respeito de tal modelo de racionalidade, Weber (2009) destaca questões específicas relacionadas a formação, expansão e estabelecimento do ideal capitalista, ressaltando o fundamento na lógica utilitarista para obtenção de lucro. Este não sucederia apenas da produção e venda de bens, mas também do seu caráter concorrencial, direcionado para o atingimento da eficiência produtiva máxima e da expansão de suas operações.

Também Wolin (1961) observa as transformações ocasionadas a partir da constituição e da legitimação das grandes organizações perante a sociedade. Tais modificações baseavam-se fundamentalmente sobre uma racionalidade instrumental, característica marcante do momento histórico das sociedades ocidentais europeias e dos Estados Unidos. Tal modelo de racionalidade, orientado pelo viés cientificista, apoiava-se sob uma perspectiva de conhecimento e controle absoluto da realidade. Assim, a partir de Bendix (1974), Reed (2010, p.61) observa que

> a modernização instigada pelo despertar do capitalismo trouxe mudanças econômicas, políticas e sociais, que criaram um mundo fundamentalmente distinto daquele em que imperavam as formas de produção e administração em pequena escala, típicas das primeiras fases do desenvolvimento capitalista do século XVIII e princípio do século XIX.

Corroborando com tais observações, a expectativa vigente à época era de que a ascensão de uma "sociedade organizacional" representaria o auge do avanço social e humano. Este avanço necessariamente se apresentaria por meio de ações apoiadas na racionalidade, na liberdade individual e na popularização da justiça. Por meio destas se apresentaria a oportunidade definitiva de erradicação dos males sociais identificados, como ignorância, coerção e pobreza (WOLIN, 1961; CLEGG, 1998; REED, 2010).

No entanto, tal interpretação sobre a realidade social apresentava-se profundamente inserida na lógica burguesa. Assim, da mesma forma que tal avanço era celebrado como um novo patamar evolutivo da humanidade, o que era identificado por atraso dos demais povos apresentava-se como justificativa para legitimar sua

subjugação e dominação pelos primeiros. A construção quanto a tal entendimento associa-se diretamente à lógica competitiva, base constitutiva do modelo de capitalismo desenvolvido a partir do século XVIII, por meio do liberalismo (HOBSBWAM, 2014b; 2014c).

Desta forma, a partir destas perspectivas, chego à terceira, quarta, quinta e sexta sínteses deste estudo, a saber:

> S3: *O modelo de "sociedade organizacional", identificada como promessa de um novo patamar evolutivo para a humanidade e apoiada sob a lógica competitiva do capitalismo liberal, também se configurou como justificativa para dominação e subjugação de outros povos.*
>
> S4: *A lógica de dominação presente na "sociedade organizacional", tem como principal força de subjugação da ação humana à racionalidade instrumental um modelo disciplinador e institucional, referenciado nas lógicas militares modernas.*
>
> S5: *Tal lógica de dominação se faz presente também no desenvolvimento de algumas das principais teorizações da Escola da Administração Clássica, incorporando nas organizações capitalistas estruturas de poder presentes nas organizações militares modernas.*
>
> S6: *Ainda que sob novo contexto geopolítico e novas exigências operacionais e mercadológicas, a partir da década de 1950 é possível identificar manutenção da influência da ideologia bélico-militar sobre o âmbito teórico e prático das organizações.*

A interpretação associada à competição organizacional não se apresenta, entretanto, isenta ou isolada do ambiente sócio-histórico a que se relaciona. Decorrente dos estudos associados à Economia, a fundamentação teórica sobre competição apresenta-se diretamente relacionada ao conceito de concorrência perfeita (TROSTER; MOCHÓN, 2006; BACIC, 2011). Assim, a percepção básica quanto ao processo concorrencial por meio da competição se dá por meio do "enfretamento de empresas como missões iguais (ou semelhantes) e é a base da dinâmica capitalista" (BACIC, 2011, p.20). Tais conceitos e dimensões apresentam-se influenciados pelos ideais liberais do século XVIII. Esta apresentava-se associada à destituição das restrições paternalistas protecionistas em relação a mercadores e nobres locais, no desenvolvimento de atividades profissionais. Mais especificamente, é a partir do final do século XVII que novas proposições sobre o comportamento humano apontavam para

o fato de que somente o interesse pessoal, direcionado pela ação individualista, seria capaz de proporcionar à economia, e consequentemente, aos seres humanos real evolução e desenvolvimento. Desta forma, a realização do avanço social e humano somente seriam possíveis a partir da busca pela satisfação das necessidades naturais dos indivíduos. Esta busca individual proporcionaria ganhos a sociedade como um todo (HUNT, 1981).

A partir das críticas ao protecionismo e ao monopólio do mercado interno, caberia a competição, por meio da "mão invisível" do mercado, proporcionar justiça e justeza às capacidades e ações individuais, libertando-as do controle e dos benefícios de classe (especialmente a nobreza) a que permaneciam submetidas desde o período medieval (SMITH, 1976). Entretanto, parece relevante observar que mesmo na obra de referência do pensamento econômico liberal moderno e contemporâneo, destaca-se que as nações e seus dirigentes não deveriam aceitar completamente a atuação da "mão invisível", uma vez que a total disposição para competição poderia proporcionar riscos à nação. Sobre tal aspecto, Smith (1976) observa que

> contudo, parece haver dois casos nos quais geralmente será vantajoso impor alguma restrição à atividade estrangeira, para estimular a nacional. O primeiro ocorre quando se trata de um tipo específico de atividade necessária para a defesa do país (p.444).
> O segundo caso [...] ocorre quando dentro do país se impõe alguma taxa aos produtos nacionais [...] (p.445).

Ainda que pouco comentado, também Karl Marx (1818-1883) dá destaque à competição no modo de produção capitalista. Neste sentido, Marx (1984) observa que no modo de produção capitalista a competição não se identificaria apenas como um fenômeno relacionado às questões externas à organização, mas também, e inclusive, ao seu processo produtivo, por meio do aumento da produtividade do trabalho. Quanto a esta, destaca que as limitações de eficiência produtiva e o aumento das despesas com os trabalhadores avançariam para redução da acumulação pelo capitalista. A defesa pelo aumento de tal acumulação apresentar-se-ia como

> lei para a produção capitalista, dadas pelas contínuas revoluções nos próprios métodos de produção, pela desvalorização sempre vinculada a elas do capital disponível, pela luta concorrencial geral e pela necessidade de melhorar a produção e de ampliar sua escala, meramente como meio de manutenção e sob pena de ruína. Por isso, o mercado precisa ser constantemente ampliado, de forma que suas conexões e as condições que as regulam assumam sempre mais a

> figura de uma lei independente dos produtores, tornando-se sempre mais incontroláveis (MARX, 1984, p.185).

Sobre tal questão, Hunt (1981) observa a necessidade de se defender e responder aos ataques da concorrência, objetivando a manutenção de prestígio e *status* social do capitalista, decorrentes do volume de capital por ele controlado. Desta forma, "o sistema exigia que ele acumulasse e ficasse mais poderoso, a fim de vencer seus concorrentes; caso contrário, estes o imprensariam contra a parede e tomariam seu capital" (HUNT, 1981, p.241).

A respeito dos níveis de competição econômica entre organizações (e países), autores de perspectiva marxista associam ao Imperialismo, ao final do século XIX, um exemplo dos parâmetros bélicos que a sociedade capitalista pode atingir (NETTO; BRAZ, 2010). Sobre tal período histórico, Hunt (1981, p.376) observa que "os principais países capitalistas industrializados subjugavam brutalmente e pela força áreas em todo o mundo para dar lucro real ou potencial a empresas gigantescas".

Sob outra perspectiva, Hobsbawm (2014a, p.187) observa que a realização de conflitos armados relacionava-se a "metáfora do pensamento econômico, político, social e biológico do mundo burguês" onde "somente os 'mais capazes' sobreviveriam, sendo sua 'capacitação' comprovada não apenas por sua sobrevivência, mas também por sua dominação" (HOBSBAWM, 2014a, p.187). A imposição econômica e política, apoiada sobre superioridade militar, deixou a maior parte do mundo sem condições de determinar o próprio destino (HOBSBAWM, 2014a).

Assim, a partir dos aspectos da competição no âmbito da economia, associados ao modo de produção capitalista, apresento a sétima síntese deste estudo:

> S7: *A competição apresentar-se-ia como uma condição sistêmica do modo de produção capitalista, a partir da lógica do liberalismo econômico do século XVIII. Entretanto, aspectos associados ao avanço da concorrência e as limitações relacionadas ao aumento da acumulação, evidenciariam sua face bélica ao longo da segunda metade do século XIX.*

Diante deste cenário belicoso, entendo ser relevante destacar a influência da incorporação de lógicas e conceitos militares tanto na constituição das primeiras grandes corporações, quanto do próprio campo de estudos da Administração. Parto do princípio de que a escolha e introdução destas lógicas e denominações em âmbito organizacional ocasiona influência direta sobre a interpretação e ação dos fenômenos

organizacionais. Em outras palavras, a partir da proposição de que a escolha de terminologia e inspiração militar para constituição das teorias e práticas organizacionais tende a representar e orientar ações organizacionais e individuais. Desta forma, entendo que uma construção discursiva (ou a escolha de determinadas construções discursivas associadas a um contexto) não se dá de forma aleatória, mas orientada por uma lógica dominante, ou melhor, por uma ideologia.

No que se refere a esta questão, diferentes autores indicam que as práticas organizacionais inseridas no modo de produção capitalista seriam permeadas por uma ideologia organizacional, como observam Habermas (1983) e Horkheimer e Adorno (2000) e mais contemporaneamente Pagès et al (2008), Gaulejac (2014) e Dejours (2014). De forma parecida, a própria constituição teórica da Administração teria em sua constituição forte componente ideológico, conforme destacado por Tragtenberg (1992; 2005).

A respeito da perspectiva sobre ideologia presente no trabalho destes autores, destaco que se relacionam ao que Thompson ([1990] 2009, p.73) classifica como "concepções críticas de ideologia". Estas partem do pressuposto de "que o fenômeno caracterizado como ideologia (...) é enganador, ilusório ou parcial; e a própria caracterização de fenômenos como ideologia carrega consigo um criticismo implícito ou a própria condenação destes fenômenos" (THOMPSON, [1990] 2009, p.73).

Também alinhado aos estudiosos da perspectiva crítica, Van Dijk (2006) destaca enfoque habitualmente associada aos temas de poder e dominação. Mantendo o aspecto relacional entre a dimensão individual e social da construção ideológica, Van Dijk (2006) ressalta o compartilhamento de interpretações e representações sociais na constituição de uma ideologia. Neste sentido, as diferentes ideologias a que temos contato e nos relacionamos socialmente se apresentam também como sistemas que nos possibilitam "dar sentido" a determinadas construções e relações sociais.

Em linhas gerais, no âmbito deste trabalho, isso significaria dizer que a escolha de palavras associadas à lógica militar para a descrição das práticas e teorias organizacionais, não caracterizaria simples reprodução das ações associadas ao contexto original. No entanto, sua escolha e utilização no discurso e práticas organizacionais também não se apresentaria ao acaso, mas se encontraria carregado de determinada intencionalidade. Tal aspecto possibilita a constituição da primeira proposição deste trabalho:

> P1: A escolha de termos militares para descrição de práticas e conceitos organizacionais não significa reprodução idêntica de seu significado original no âmbito organizacional. Entretanto, tal escolha remete a intenções que se relacionam, em determinado sentido, rementem à constituição militar destes termos.

No que se refere à construção de sentido, os autores dedicam especial atenção às diversas formas de comunicação, destacado o papel do discurso. Assim, no que se refere à compreensão de uma ideologia Thompson ([1990] 2009, p.79) observa que "falas linguísticas e expressões, sejam elas faladas ou escritas, são cruciais a este respeito". De maneira aproximada Eagleton (1997) enfatiza o papel das elaborações discursivas na construção de significados adequados à determinada ideologia e, por este motivo, alinhados à determinados interesses relacionados a exercício de poder.

Van Dijk (2006) aprofunda o aspecto relacional da construção de significado pelo discurso, destacando a representatividade das relações sociais. É a partir desta perspectiva que Van Dijk (2012) apresenta sua interpretação sobre o exercício do controle de um determinado grupo social sobre os demais grupos. Assim, este se apresentaria para além da estrutura técnica de uma construção discursiva, atuando sobre o controle da mente dos indivíduos.

Relacionado a estas proposições, resgato a importância do papel da disciplina (militar) (WEBER, 2009), assim como da tentativa de desenvolver nos operários virtudes militares e mesmo da referência aos títulos militares por parte dos gestores (TAYLOR, 1912; FAYOL, 1989; DALE; URWICK, 1975; HOBSBAWM, 2014a), além da referência ao autor militar Carl Von Clausewitz (GEORGE JR, 1972; RAPAPORT, 2010). No desenvolvimento de todos estes pontos, o papel do discurso foi primordial (e especificamente a escolha do discurso militar), na construção de sentido e significado à concepção do modelo organizacional que então se apresentava.

É a partir das interpretações apresentadas que chego ao segundo pressuposto desta tese:

> P2: A construção do discurso organizacional apoiado sobre termos militares apresentar-se-ia permeada por uma ideologia dominante, que orientaria as interpretações e ações das pessoas inseridas nas organizações capitalistas. A constituição desta ideologia vincula-se, em algum sentido, ao contexto histórico em que está inserida.

A partir das visões apresentadas, a questão seguinte passa a ser como as ideologias se alternam, ou melhor, de que forma as pessoas desistem ou abandonam determinados preceitos ideológicos por outros. Sobre tal aspecto, ressalto a observação de Eagleton (1997, p.24) de que, "é certamente difícil acreditar que massas inteiras de seres humanos sustentariam, por um longo período histórico, ideias e crenças que fossem simplesmente absurdas". Assim, cabe destacar a suposição de que, "de modo geral, em razão simplesmente do caráter disseminado e duradouro de tais doutrinas, que elas codificam, ainda que de maneira mistificada, necessidades e desejos genuínos" (EAGLETON, 1997, p.25). A partir desta perspectiva, não caberia a concepção de que alguém estaria totalmente iludido pela ideologia vigente.

Um aspecto fundamental de tal debate apresenta-se na possibilidade de ressignificação dos signos apresentados pela ideologia, especialmente por meio da conscientização e apropriação individual do sentido associado. Neste sentido, Eagleton (1997, p.13) observa que "a 'crítica' é a forma de discurso que busca habitar internamente a experiência do sujeito a fim de extrair daquela experiência os aspectos 'válidos' que apontam para além de sua situação atual".

Quanto à possibilidade de transformação ou modificação de uma ideologia, Hall (2003, p.193) entende que ocorre uma "luta ideológica", ou mais especificamente

> uma cadeia ideológica particular se torna um local de luta não apenas quando as pessoas tentam descolá-la, rompê-la ou contestá-la, suplantando-a por um conjunto inteiramente novo de termos, mas também quando interrompem o campo ideológico e tentam transformar seus significados pela modificação ou rearticulação de suas associações, passando, por exemplo, do negativo para o positivo. Frequentemente, a luta ideológica consiste na tentativa de obter um novo conjunto de significados para um termo ou categoria já existente, de desarticula-lo de seu lugar na estrutura significativa.

Já no que se refere à visão de Van Dijk (2006), tal possibilidade de modificação decorre também da conscientização individual e coletiva, associada a desconstrução dos fatores ideológicos associados à manipulação e ocultação de práticas, questões fundamentais para aceitação de uma ideologia dominante por grupos dominados. Assim, de forma geral, destaco que o entendimento de Eagleton (1997), Hall (2003) e Van Dijk (2006) quanto à desconstrução de uma crença ou comportamento ideologicamente orientado somente seria possível por meio do conhecimento e conscientização das intenções associadas às bases desta mesma ideologia.

Neste sentido, a conscientização quanto a realidade vivenciada pelos indivíduos passa, necessariamente, pelo processo de enquadramento temporal de determinada construção social e, portanto, constituição individual. Associados à importância da contextualização histórica, cabe destaque aos estudos realizados por Dourado e Carvalho (2010), Sá (2009), Moura (2014), Barreto (2014) e Seifert e Vizeu (2015), entre outros autores, quanto a necessidade de refletir sobre as finalidades e interesses relacionados às elaborações conceituais inseridas no campo de estudo da Administração. Na perspectiva de dirimir a vagueza semântica associada a determinados conceitos (fonte de atuação para controle ideológico), faz-se necessário proporcionar novas contribuições teóricas para o campo de estudo. É com base nestas perspectivas que apresento a terceira proposição deste trabalho:

> P3: A possibilidade de reflexão, questionamento e ressignificação quanto à competição organizacional passa, necessariamente, pela contextualização histórica do conceito (assim como dos discursos e práticas associados), viabilizando não somente a elucidação de suas contradições, aspectos manipuladores e obscuros, mas também proporcionando chance de emancipação individual e transformação social.

Desta forma, a partir das sínteses e proposições apresentadas no capítulo introdutório, tornou-se possível a constituição do meu argumento de tese, apresentado a seguir: **a noção geral subjacente à competição organizacional, a partir da segunda metade do século XIX, decorre da incorporação de ideologia bélico-militar às teorias e práticas organizacionais.**

Para desenvolvimento deste argumento de tese, compreendo a necessidade de estabelecer um recorte histórico específico, com relevância prática e teórica na constituição do conceito de competição organizacional. Considerando-se ainda o cunho histórico sobre o qual se desenvolve esta pesquisa, a decisão por tal recorte deve apresentar também relevância na constituição, influência e/ou orientação da realidade vivenciada atualmente. Neste sentido, observo a já destacada crescente relevância socioeconômica e política das organizações empresariais, especialmente a partir da segunda metade do século XIX (DOBB, [1963] 2012; GEORGE JR, 1972, HOBSAWM, 2014c).

No entanto, ainda o período identificado apresenta-se bastante extenso, uma vez que são destacados diversos eventos econômico-militares com impacto relevante para as organizações, a exemplo da Guerra de Secessão, Imperialismo, Longa Depressão, sem

falar na disputa geopolítica entre nações pela posição hegemônica da Inglaterra (HOBSBAWM, 2014a, 2014b). Assim, com intuito de delimitar ainda mais o período para análise, e a partir de levantamento historiográfico sobre o desenvolvimento da grande corporação capitalista, foi possível identificar a relevância das empresas ferroviárias estadunidenses na influência e orientação de tal modelo organizacional (CHANDLER, 1999; PERROW, 2002; WHITE, 2012), sendo consideradas inclusive "as primeiras empresas de negócios modernas" (CHANDLER, 1999, p. 81), aspecto também destacado por Perrow (2002) e White (2012).

A representatividade destas organizações se alinha ao desenvolvimento técnico e científico vivenciado ao longo do século XIX. A este respeito, é adequado ressaltar que tal avanço foi identificado também entre outros campos organizacionais, como telégrafo e construção de canais (CHANDLER, 1963; 1999) além da expansão produtiva da indústria fabril nos Estados Unidos, atingindo relevância social e econômica não vivenciados até então (PERROW, 2002). Todavia, somente entre organizações ferroviárias foi identificada tamanha complexidade na gestão organizacional (CHANDLER, 1963; PERROW, 2002), ou, como observa Chandler (1999, p.80), "ente os novos meios de transporte, as ferrovias foram as mais numerosas, suas atividades mais complexas e sua influência mais persuasiva".

De diversas formas, as ferrovias eram identificadas como um dos símbolos da *belle époque*[1], percebidas como grande conquista da humanidade avançada sobre a natureza primitiva e, portanto, sinônimo de progresso. O impacto do desenvolvimento na malha ferroviária apresentou-se fundamental para o atendimento dos interesses da indústria em franca expansão (seja como consumidora de produtos industrializados, seja como meio de distribuição de seus produtos e conexão de mercados), sem se limitar a esta. De maneira mais abrangente, seus impactos se estendiam para a produção agrícola e comunicações, além do impacto social ocasionado pela maior facilidade e agilidade no deslocamento de pessoas e materiais por vastos territórios, alguns antes inalcançáveis (PERROW, 2002).

Parece adequado dizer que as reverberações de tal impacto apresentam-se ainda mais críticos na sociedade estadunidense do século XIX. A este respeito, Wolmar

[1] Conforme destaca Hobsbawm (2014b), tal denominação refere-se a principalmente a um período entre a década de 1890 e a Primeira Grande Guerra, de prosperidade econômica, decorrente da industrialização e do fluxo de riquezas deslocados para os países europeus imperialistas, assim como grande euforia associada a inovações tecnológicas e culturais, e à condições pacíficas vivenciadas entre os países europeus.

(2012a, posição 130 de 7.713) observa que a "América foi forjada pelas ferrovias". Em outras palavras, tal afirmação significa dizer que "as ferrovias também transformaram a sociedade americana, modificando-a de uma economia principalmente agrária para uma potência industrial no espaço de algumas décadas no século XIX"[2] (WOLMAR, 2012a, posição 130 de 7.713). À esta afirmação associam-se também uma perspectiva de extrema competição pautada pela ideologia Liberal, o interesse em elevar o patamar econômico da nação e a atuação corrupta de gestores das ferrovias e funcionários públicos e políticos locais (PERROW, 2002).

Entretanto, a partir do que observam Perrow (2002), Wolmar (2012a; 2012b), White (2012), o papel das ferrovias na Guerra de Secessão altera estruturalmente sua importância geopolítica e social. De acordo com os autores, não somente a utilização logística das linhas ferroviárias pelas tropas do Norte (fundamentais para sua vitória frente às tropas do Sul), mas principalmente a incorporação de executivos de empresas ferroviárias em patentes superiores deste exército influenciaram de maneira decisiva o desenrolar da guerra. A *expertise* associada à prática das empresas por parte destes profissionais (destacados os nomes de Tom Scott, Daniel C. McCallum e Herman Haupt) proporcionou ganhos operacionais e estratégicos decisivos para tal vitória.

A partir de então, as ferrovias seriam percebidas de maneira diferenciada não somente por parte do governo estadunidense, mas também por outras nações consideradas avançadas. Assim, a fundamental contribuição das ferrovias (e profissionais especializados) para a vitória do Norte na Guerra de Secessão ampliou a percepção de sua importância para além das fronteiras estadunidenses. A este respeito, Wolmar (2012b, posição 738 de 6.838) destaca que "a guerra civil americana exerceu uma poderosa influência nas guerras europeias subsequentes, no século XIX"[3], uma vez que a utilização do transporte ferroviário pelo exército vencedor tornou-se modelo para exércitos de outras nações (especialmente europeias) ainda naquele século (WOLMAR, 2012b).

Internamente, as vantagens associadas a atuação das ferrovias durante a Guerra de Secessão modificam a prioridade dedicada às empresas ferroviárias, pelo Estado. Este, atuando como promotor e financiador de projetos ferroviários, transforma a

[2] Tradução livre de: The railroads also transformed American Society, changing it from a primarily agrarian economy to an industrial powerhouse in the space of a few decades of the nineteenth century.
[3] Tradução livre de: the american civil war exerted a powerful influence on subsequent European wars in the nineteenth century.

dinâmica competitiva deste mercado, uma vez que aumentou o volume de recursos financeiros e oportunidades de negócios entre estas organizações. O processo de aprovação e construção da primeira ferrovia transcontinental estadunidense, a Pacific Railroad (entre os anos de 1862 e 1869), apresenta-se como característico exemplo desta nova relação entre Estado e empresas ferroviárias. As transformações socioeconômicas associadas à construção da estrada de ferro, caracterizada também como uma ação político-militar com intuito de salvaguardar os territórios a oeste para a União, transformaram de maneira crucial toda a sociedade estadunidense (WHITE, 2012).

Desta forma, a partir dos pontos apresentados, entendo que se apresenta profundamente alinhado ao pressuposto de tese deste trabalho o recorte histórico relacionado à prática competitiva das empresas ferroviárias estadunidenses no período entre a Guerra de Secessão e a construção da primeira ferrovia transcontinental naquele país. Assim, como tentativa de evidenciar o argumento de tese, proponho a seguinte pergunta de pesquisa: **Em que sentido a concepção compartilhada sobre a competição praticada no ambiente ferroviário estadunidense se relaciona a uma ideologia bélico-militar, a partir dos eventos históricos da Guerra de Secessão e a construção da *Transcontinental Pacific Railroad*?**

No sentido de refletir quanto a tal questionamento, a seguir serão apresentados os objetivos de pesquisa desta tese.

1.1 Objetivos de pesquisa

Para proporcionar ação reflexiva quanto à pergunta de pesquisa, nesta seção serão apresentados os objetivos geral e específicos, conforme a seguir:

1.1.1 Objetivo geral

Analisar em que sentido a concepção sobre a competição praticada pelas empresas ferroviárias estadunidenses se relaciona a uma ideologia bélico-militar, a partir dos eventos históricos da Guerra de Secessão e a construção da *Transcontinental Pacific Railroad*.

1.1.2 Objetivos específicos

1. Analisar a dinâmica competitiva das empresas ferroviárias estadunidenses em período anterior à Guerra de Secessão.
2. Analisar a dinâmica competitiva das empresas ferroviárias estadunidenses durante o evento histórico Guerra de Secessão.
3. Analisar a dinâmica competitiva das empresas ferroviárias estadunidenses entre o final da Guerra de Secessão e o ano de conclusão da *Transcontinental Pacific Railroad*.
4. Analisar as aproximações entre a ideologia bélico-militar e a compreensão relativa ao conceito de competição das empresas ferroviárias estadunidenses, no período a que se refere o recorte analítico.

1.2 Justificativas

Trabalhos de autores de perspectivas paradigmáticas diversas como Aktouf (2011), Korten (2001), Pagès (2008), Gaulejac (2014), Dejours (2014), Antunes (2000; 2005; 2015), Faria (2007), Motta e Vasconcelos (2006) e Moura (2014) tem ressaltado a necessidade de administradores e administradoras, tanto pautados pelo viés teórico, quanto pelo viés prático, refletir sobre os negativos impactos ambientais, sociais e humanos decorrentes das ações organizacionais contemporâneas.

A este respeito, observa-se o também crescente número de estudos classificados como críticos, associados às questões teóricas e práticas organizacionais. Em comum, estes estudos associam-se à finalidade de questionar práticas e conceitos amplamente aceitos pelo *mainstream* da gestão organizacional (ou naturalizados por este), mas que representariam a causa dos diversos problemas observados nestas mesmas organizações (DAVEL; ALCADIPANI, 2003; PAES DE PAULA et al, 2010).

Neste sentido, do ponto de vista teórico, este estudo tem por finalidade principal contribuir com uma interpretação do conceito de competição no âmbito organizacional, a partir de uma perspectiva epistemológica crítica. Decorrente desta, propõe-se também como contribuição teórica inspirar maior reflexão crítica quanto aos constructos e conceitos operacionalizados no campo de estudos da Administração, necessariamente levando em consideração os contextos sócio-históricos em que estes se foram

desenvolvidos. Por fim, propõe-se também como contribuição teórica proporcionar a reelaboração de um conceito organizacional vigente, que, assim como outros conceitos, traria em sua constituição ideológica as bases para a ocorrência dos aspectos negativos observados anteriormente.

Atrelada às contribuições teóricas deste estudo encontra-se também à estratégia de pesquisa e ao método de análise proposto. No que se refere à estratégia de pesquisa escolhida, a Historiografia, a contribuição associada a este estudo refere-se reforço à consolidação do método no âmbito dos Estudos Organizacionais. Sua relevância, relacionada não apenas com a análise historicamente contextualizada das práticas organizacionais, pretende colaborar também com o caráter a-histórico comumente presente na teorização vinculada às organizações (CURADO, 2001; VIZEU, 2007; PIERANTI; 2008; COSTA; BARROS; MARTINS, 2010).

Já no que se refere à proposta analítica apresentada, a Análise Conceitual Discursiva Sócio-historicamente Contextualizada (ACDSC), identifico que a contribuição teórica associa-se à necessidade de uma análise conceitual sustentada sócio-historicamente. Assim, o método é direcionado à realização analítica de um conceito, considerando não apenas seu contexto sócio-histórico, a partir da multiplicidade de discursos presentes, mas inclusive as influências ideológicas presentes na sua constituição simbólica. Sua elaboração pretende auxiliar na vagueza semântica presente em diversos conceitos no campo de estudos da Administração, conforme destacam Dourado e Carvalho (2010), Sá (2009), Moura (2014) e Seifert e Vizeu (2015).

Com este estudo pretendo propor também contribuições práticas. Tais contribuições podem ser relacionadas a diversas questões, entretanto, destaco no aspecto educacional, gerencial e da ação estatal as de maior relevância.

Do ponto de vista dos aspectos educacionais, proponho com este estudo auxiliar no desenvolvimento de uma perspectiva crítica sobre conceitos e práticas organizacionais, para estudantes, professoras/es e pesquisadoras/es do curso de Administração. Pretende-se assim, auxiliar em seu desenvolvimento crítico-reflexivo, proporcionando base teórica e ferramental para elaboração individual da realidade que o cerca. Compreende-se também que, é por meio deste tipo de ação que estes indivíduos poderão participar ativamente da construção de suas realidades individuais e coletivas.

Do ponto de vista gerencial, pretendo com este estudo auxiliar profissionais dos diferentes níveis hierárquicos das organizações na tomada de consciência individual

sobre o aspecto alienante e não-reflexivo associados a determinadas práticas organizacionais contemporâneas, assim como do possível negativo impacto ambiental, social e humano de suas ações. Tal contribuição, assim, é pautada conceitualmente a partir do conceito de banalidade do mal", de Arendt (1999), e do que propôs Dejours (2014), inspirado neste conceito, a partir das vivências individuais no âmbito organizacional contemporâneo.

Neste sentido, a partir da perspectiva de Eagleton (1997) e Hall (2003) não parece coerente supor que as ações destas pessoas em suas organizações sejam completamente ausentes de intencionalidade ou que estas pessoas reproduzem involuntariamente aquilo que instituído ideologicamente em determinado contexto. Desta forma, a possibilidade de transformação da realidade decorreria desta tomada de consciência individual, por meio da ressignificação dos preceitos e significados ideológicos.

Como terceira e última contribuição prática deste estudo estão listados os impactos associados à gestão estatal. Quanto a esta, a partir da perspectiva de que as ações competitivas entre e nas organizações pautam-se sobre lógicas militares, a partir de uma ação bélica, caberia aos agentes estatais refletir sobre seu papel: a) na elaboração de leis e políticas públicas que protegessem o próprio Estado, o meio ambiente, a sociedade e os trabalhadores dos efeitos nocivos desta ideologia bélica na ação organizacional; b) na orientação quanto à atuação dos gestores públicos na condução da "coisa pública", na tentativa de evitar a manipulação em favor de interesses organizacionais, em detrimento dos interesses públicos, e; c) na busca pela implementação, na gestão pública, de modelos, ferramentas e práticas decorrentes da lógica competitiva (e, portanto, bélica) das organizações privadas.

No sentido destas contribuições, é relevante observar também a ausência de estudos relacionados ao tema proposto, ao menos a partir da perspectiva epistemológica adotada. A este respeito, pesquisei plataformas de compartilhamento de conteúdo de pesquisas científicas, denominadamente o portal Periódicos Capes, SPELL (*Scientific Periodicals Electronic Library*) e até mesmo o Google Acadêmico. Nestes portais foram pesquisadas as combinações de palavras que remetam à lógica militar (guerra; militar; bélico), à Administração (administração; organização; empresa), a competição e que se relacionem a característica histórica deste estudo (século XIX).

Saliento que as pesquisas foram realizadas em português, em virtude da construção acadêmica nacional, e em inglês, considerando que a esta língua associar-se-

ia construção acadêmica em nível internacional. Neste sentido, para as pesquisas em língua inglesa, seguindo a mesma lógica da busca em português, foram utilizados termos que se relacionam à prática bélica (*war*; *military*), termos relacionados à prática administrativa (*business*; *management*; *organization*), o termo *competition* e um termo que referencie o período em análise (XIX *century*).

Ressalto que não foram identificados estudos que se relacionem diretamente à temática proposta para este trabalho. Ainda que especialmente os temas "competição" e "guerra" apresentem vasta literatura (questão que será mais detalhadamente abordada no item 2.2 e 2.3.2), a maior parte desta alinha-se ao *mainstream* dos estudos organizacionais, especialmente voltadas para uma execução instrumental dos conceitos militares inseridos na literatura administrativa. Em outras palavras, tal perspectiva é associada à proposta de uma realidade perfeitamente apreensível, objetiva, quantificável e controlável, especialmente a partir da formulação de modelos, que proporcionem às organizações, gestores e funcionários a oportunidade de atuar dentro de uma lógica de disputa acirrada. Ainda assim, associados à relação do conceito de estratégia à doutrina militar moderna, foram identificados os estudos de Bracker (1980), Knights e Morgan (1990, 1991), Hoskin, Macve e Stone (1997). Estes trabalhos são dedicados à compreensão da constituição do conceito de estratégia organizacional, a partir das interseções com a doutrina militar, ao longo do século XIX e XX.

No que tange aos estudos relacionados com a indicação temporal deste estudo ("século XIX"), foram analisados uma série de estudos históricos. No entanto, identifiquei que o objetivo destes estudos se relaciona primordialmente com levantamento histórico de organizações específicas, públicas e privadas, ou com casos específicos, com duas organizações ou mais (estudos de caso). Ainda assim, no que se refere à estudos históricos sobre organizações ressalto os destacados trabalhos de Chandler (1963), Sloan (2001) e Ansoff (1977). Estes, longe de representar todos os estudos sob tal perspectiva, são reconhecidos até hoje por grande relevância acadêmica.

Sob uma perspectiva histórica e econômica, destaco o trabalho de Conti (2015). Este, ainda que sob uma perspectiva macro, ressalta importantes relações entre avanços tecnológicos militares e organizacionais ao longo do século XIX. Desta forma, por não terem sido identificados estudos direcionados a compreensão do conceito e práticas associadas à competição organizacional, a partir de eventos históricos ocorridos no século XIX e apoiados sob uma perspectiva crítica, está destacada a relevância inovadora deste estudo.

1.2.1 O **estado da arte dos estudos organizacionais sobre competição**

Não se pode afirmar que seja algo absolutamente inédito propor um debate a respeito da competição em âmbito organizacional. É bem verdade que este tipo de análise pode ser identificado desde antes dos trabalhos dos autores da Escola Clássica da Administração, especialmente apoiados sobre a literatura econômica. No âmbito dos Estudos Organizacionais, o constructo competição se faz presente em diversas teorias funcionalistas contemporâneas, destacando-se as teorias da Ecologia Organizacional, da Dependência de Recursos, Institucional, além dos Custos de Transação e os aportes teóricos da Administração estratégica. Ainda que sobre outra perspectiva, a competição apresenta relevância também no campo das Relações Interorganizacionais (BARNEY; HESTERLY, 2009).

Também no que se refere aos estudos pautados sob a perspectiva crítica, ao qual este trabalho se alinha, a competição apresenta considerável importância, ainda que se apresente associada a recortes analíticos mais abstratos, especialmente no que se refere às relações de poder, controle e da ideologia organizacionais. No entanto, principalmente duas perspectivas teóricas críticas revelam maior aproximação quanto à composição da lógica competitiva nas organizações e suas consequências: os estudos relacionados ao *dark side* (VAUGHAN, 1999; MEDEIROS, 2013)[4] e os estudos "do controle da subjetividade nas organizações" (PAES DE PAULA, 2008, p.59), especialmente representados pelos trabalhos de Pagès et al (2008) e Gaulejac (2014).

Entretanto, independente da perspectiva ontológica e epistemológica de pesquisadoras e pesquisadores, não é possível identificar uma elaboração teórica própria aos Estudos Organizacionais, relacionada ao constructo competição. Da mesma forma, não foram identificados estudos dedicados à constituição da competição historicamente, enquanto conceito presente no campo dos Estudos Organizacionais. Ambas as questões apresentam-se como contribuições propostas por este trabalho.

[4] No que se refere aos modelos associados aos estudos do *dark side* das organizações, Medeiros (2013) evidencia que as características de acirrada competição entre empresas, culturas de alta competitividade, recursos escassos (ocasionando competição) também apresentar-se-iam como fatores de correlação positiva com a ocorrência de práticas de criminalidade corporativa.

1.2.2 O estado da questão: a lógica bélica e militar nos estudos organizacionais

Diversas perspectivas teóricas inseridas no campo da Administração relacionam aspectos militares e organizacionais em seus estudos. A origem desta relação remonta ao século XIX, uma vez que o exército se apresentava como exemplo de instituição burocrática estruturada sob a lógica moderna (WEBER, 1999), especialmente a partir da obra de Clausewitz (2010) (GEORGE JR, 1972; RAPAPORT, 2010). Isso está longe de significar, entretanto, que tal relação seja limitada a este fato. Também Hobsbawm (2014a) destaca a escolha pela terminologia militar na definição dos primeiros cargos gerenciais organizacionais.

Em um segundo momento, a aproximação e referência ao modelo militar são incorporados aos estudos da Administração em diversas áreas. Na finalidade de contextualizar tal envolvimento, me deterei às perspectivas teóricas mais abrangentes, populares e, por isso, reconhecida de maior representatividade. Neste sentido, é evidente o envolvimento do modelo militar nas primeiras escolas da Administração. Assim, ao passo que dentre os teóricos organizacionais da Escola Clássica, a presença da estrutura hierárquica militar é referência, especialmente nos estudos de Fayol (1989; 1937), Gulick e Urwick (1937) e Dale e Urwick (1975), e criticados por Taylor (1912), também na Escola de Relações Humanas identifica-se tal aproximação. Esta tem como ponto central os estudos realizados no Laboratório da Fadiga de Harvard, liderados por George Elton Mayo e Lawrence J. Henderson, e que tiveram aplicação militar.

Um terceiro momento de convergência entre lógicas militares e a Administração, associado a maior subjetividade, ocorre com o final da Segunda Guerra Mundial, a partir de duas frentes. A primeira refere-se à ascensão da Guerra Fria e o papel geopolítico relacionado à expansão da lógica organizacional estadunidense, especialmente por meio de compartilhamento de informações e métodos de ação (RAPAPORT, 2010), inclusive orientando diretamente a formação educacional de gestoras e gestores (ALCADIPANI; BERTERO, 2012). O segundo momento se relaciona às mudanças dos padrões de concorrência mundialmente estabelecidos, representadas pelo aumento da competição entre organizações, influenciando a constituição dos estudos sobre estratégia (WHITTINGTON, 2002; BULGACOV et al, 2007). Tal relação se apresenta além do significado da palavra estratégia (deriva da palavra grega *strategos* (general), ou “a arte do general”) (OLIVEIRA, 2012),

apresentando também utilização por estadistas da Idade Moderna e Contemporânea (ANSOFF, 1977; BRACKER, 1980; OLIVEIRA, 2012), além do caráter metafórico militar associado ao que Whittington (2002, p.16) classifica como "abordagem clássica" dos estudos de estratégia. Intensificando seu nível de subjetividade, é possível observar a intensificação da perspectiva estratégica clássica, decorrente das transformações político-econômicas ocorridas a partir da década de 1970, tanto do ponto de vista teórico (a partir do desenvolvimento de conceitos e ferramentas), quanto da popularização e relevância destes estudos na sobrevivência e expansão organizacional (WHITTINGTON, 2002; BULGACOV et al, 2007).

Associado a tal acentuação da competitividade, mas apoiado sobre uma perspectiva de profunda subjetividade e associação figurativa, destaco também as abordagens de autores Gaulejac (2014) e Dejours (2014). Ainda que guardando diferenças entre si, o desenvolvimento teórico a analítico dos autores culmina com uma perspectiva de batalha campal associada à prática competitiva interna e externamente à organização, reforçando formas de controle e manipulação ideológica.

Outro aspecto que se apresenta no período em destaque refere-se à ampliação e intensa presença dos termos e abordagens bélico-militares no léxico e ideário da Administração. A este respeito, destaco profunda apropriação no âmbito da literatura *pop-management*[5] (WOOD JUNIOR; PAES DE PAULA, 2002), a partir de títulos como "Para ganhar a guerra: as 25 melhores táticas de todos os tempos", "Guerras – Motivação & história", "A ponta da lança", "Marketing de Guerrilha", "33 Estratégias de Guerra", "Estratégia de guerra", além do campeão de vendas "A arte da guerra", tratado militar escrito pelo estrategista Sun Tzu, no século IV a.c.

Desta forma, além de um levantamento bibliográfico que proporcione situar as bases sobre as quais se desenvolve este trabalho, foi possível identificar a ausência de estudos que busquem compreender ou interpretar a competição organizacional a partir das relações entre empresas e lógicas e práticas militares. Assim, com este estudo espero contribuir para interpretação desta relação, considerando seu caráter conceitual. Para tanto, se faz necessário apresentar com maior detalhe as bases conceituais sobre as quais se desenvolve este estudo.

[5] Conforme definem os autores "a literatura de pop-management compreende livros e revistas de consumo rápido, produzida pela mídia de negócios" (WOOD JUNIOR; PAES DE PAULA, 2002, p.1).

2 REFERENCIAL TEÓRICO

Nesta seção são apresentadas as construções teóricas que servirão de base conceitual para o desenvolvimento da referida pesquisa. A este respeito, inicialmente serão apresentadas uma contextualização histórica sobre o que, em sessões anteriores, foi descrito como sociedade organizacional. Em seguida será apresentada uma contextualização histórica quanto à constituição da concepção econômica do conceito de competição. Por fim, serão abordados os aportes teóricas relacionados ao conceito de ideologia, assim como do papel do discurso para sua legitimação e reforço.

2.1 Noções econômicas fundamentais sobre o conceito de competição entre os séculos XVIII e XIX.

O entendimento quanto ao constructo competição, seja do ponto de vista econômico ou organizacional, não apresenta unanimidade. Fortemente associado ao conceito de competitividade, o desenvolvimento teórico relacionado ao tema apresenta-se influenciado por diversas perspectivas ontológicas e epistemológicas (KUPFER, 1991; BARNEY; HESTERLEY, 2009; MACHADO-DA-SILVA; FONSECA, 2010; PAIVA et al, 2015). No que se refere a este trabalho, darei destaque à construção do significado da competição no âmbito dos estudos da Economia, uma vez que a primeira e possivelmente principal concepção associada ao termo na Administração advém deste campo de estudo.

Naquilo que se relaciona à perspectiva econômica da competição, observo que está atrelada ao conceito de concorrência (CARPINTÉRO, 2000). Tal relação apoia-se na percepção da "concorrência como fenômeno básico que dirige e outorga sua dinâmica peculiar ao sistema capitalista" (BACIC, 2011, p.19). Assim, é apresentado que "a empresa competitiva é aquela que tem capacidade de concorrer, e esta capacidade decorre de um conjunto de habilidades e condições por ela desenvolvidas ou oferecidas pelo ambiente, e requeridas para o exercício da concorrência" (CARPINTÉRO, 2000, p.6).

Ainda que no campo de estudos da Economia o conceito de concorrência apresente variação teórica e assim diferentes níveis de complexidade (KUPFER, 1991), de forma geral o entendimento é de que este comportamento concorrencial decorra da

possibilidade de auferir lucros econômicos (RIDDELL et al, 2008) ou de gerar maior acumulação (BACIC, 2011). Assim, apreende-se que tal ação não se dá de forma aleatória, mas, ao contrário, atrelada à lógica racional voltada para proporcionar maior ganho financeiro. Associa-se a estas questões a própria limitação de recursos e acesso aos mesmos, de forma a proporcionar diversas relações de custos e lucros entre os diferentes produtores. Desta forma, a concorrência atrelada à competição apoiar-se-ia pela busca ao melhor posicionamento de mercado, frente aos concorrentes (RIDDELL et al, 2008).

Quanto às diferentes visões sobre a concorrência, no âmbito dos estudos de Economia, Possas (1989, p.55) entende que "o terreno em que se trava o referido debate se restringe quase exclusivamente aos campos teóricos clássico e marxista, incluída neste último (...) a visão schumpeteriana"[6]. Também quanto aos estudos relacionados à concorrência, Bacic (2011) propõe cinco agrupamentos. O primeiro grupo, representada pelos economistas da Escola Clássica, "considera a concorrência como força ordenadora que se manifesta no mercado" (BACIC, 2011, p.24).

Sobre tal escola, cabe destacar a profunda influência dos economistas a escola fisiocrata, a partir da segunda metade do século XVIII, na constituição da lógica concorrencial e competitiva. Neste sentido, Gastaldi (2005, p.49, grifos do autor) observa que

> afirmavam os fisiocratas a existência de uma **ordem natural**, reguladora dos fenômenos econômicos. Declarando tal **ordem providencial**, isto é, que a vida econômica se organiza e reorganiza automaticamente, daí deduziram a sua primeira contribuição de vulto – o **não-intervencionismo** do Estado na vida econômica, que iria transformar-se no célebre lema dos clássicos: *laissez-faire, laissez-passer*.

Entretanto, é com a Escola Clássica, especialmente a partir de Adam Smith (1723-1790), que a dinâmica da concorrência e da competição ganham força de doutrina científica e se estabelece como forma de pensar as relações econômicas. Ainda que "refutando o unilateralismo fisiocrático (produtividade preponderante e exclusiva do fator natureza)" (GASTALDI, 2005, p.50), estes autores concordavam com os fisiocratas quanto as críticas ao mercantilismo. Assim, os autores clássicos se debruçam

[6] A explicação para o estabelecimento de tal relação se dá especialmente a partir da seguinte citação: "A própria amplitude e relevância do esforço empreendido, todavia, levam Schumpeter a reconhecer em mais que de uma oportunidade sua dívida para com Marx a respeito desta visão do capitalismo fundamentalmente como um sistema em movimento, que tem no processo de inovação o seu motor" (POSSAS, 1989, p.55).

sobre o que eles entendiam "por leis naturais que dominam a vida econômica" (GASTALDI, 2005, p.50) e consideravam "a concorrência como uma força ordenadora da sociedade que, ao operar em um ambiente de liberdade econômica, levaria indivíduos, naturalmente egoístas, servir ao bem-estar geral da sociedade" (BACIC, 2011, 24/25). Sobre tal questão, Smith (1976, p.436) observa que

> todo indivíduo empenha-se em descobrir a aplicação mais vantajosa de todo capital que possui. Com efeito, o que o indivíduo tem em vista é a sua própria vantagem, e não a da sociedade. Todavia, a procura de sua própria vantagem individual natural ou, antes, quase necessariamente, leva-o a preferir aquela aplicação que acarreta as maiores vantagens para a sociedade.

A atuação da concorrência como força reguladora, representada para Smith (1976, p.438) pela "mão invisível", apresentar-se-ia como a garantia para distribuição eficiente dos recursos (CARPINTÉRO, 2000).

Faz-se necessário ressaltar que o princípio de liberdade defendido por tal escola se apresenta em oposição aos privilégios de classe vigentes desde o período medieval. Conforme observam Hunt e Sherman (2010, p.77) "no período mercantilista a ética paternalista cristã, em sua versão medieval, dera origem a um sistema de restrições amplamente difundido, que regulamentava minuciosamente a conduta dos capitalistas". Assim, solidificou-se a visão de que tais privilégios somente poderiam ser mantidos a partir de uma ação estatal e a reivindicação de maior liberdade para desenvolvimento das ações econômicas da burguesia pautaram-se fundamentalmente sobre a filosofia individualista nascente (HUNT; SHERMAN, 2010). Desta forma, destaca-se que "para a Escola Clássica ou Liberal, o progresso econômico e social resulta exclusivamente da iniciativa individual; e, sendo a vida econômica um processo natural sobre o qual não se deve influir, deve ela seguir suas leis próprias" (GASTALDI, 2005, p.51), ainda que estejam previstas situações em que a imposição de restrições se faria necessária (SMITH, 1976).

Outra corrente teórica econômica de grande influência no entendimento associado à competição, apresentada por Bacic (2011, p.54), apresenta a "concorrência como um fenômeno dinâmico que abala o sistema capitalista (…) um processo amplo de transformação com alcance em toda sociedade". Para os teóricos desta perspectiva observa-se "uma explicação dinâmica da concorrência, considerada como parte importante do sistema capitalista e cujo caráter dinâmico afeta o próprio sistema"

(CARPINTÈRO, 2000, p.12). A este respeito, destacam-se os trabalhos de Schumpeter e Marx, o qual terá sua concepção teórica sobre a competição detalhada em seguida, em virtude da contemporaneidade de seus estudos diante do recorte histórico deste estudo.

Uma vez que não contava com as possibilidades de transformação das bases produtivas e dos mercados por meio das inovações, Marx (1996) propõe que a pressão pelo aumento do lucro (processo de acumulação capitalista) ocorre por meio do aumento da produtividade (BACIC, 2011). Também sobre a dimensão marxista associada à concorrência, Belluzzo (2013) observa que é na apresentação da lei geral da acumulação capitalista (capítulo XXIII do volume I) que estariam já presentes as bases conceituais sobre "o *processo* de concorrência generalizada e a *forma* capital a juros que no volume III 'executam' as leis de movimento desse modo de produção e, portanto, tornam efetivo seu impulso natural à expansão ilimitada" (BELLUZZO, 2013, p.87, grifo do autor).

Um dos aspectos associados à maior necessidade por produtividade relaciona-se à uma característica própria do capitalismo, associada à tendência de queda na taxa de lucro ao longo do tempo (MARX, 1984). Desta forma, Marx (1996) questiona o caráter de lei natural do mercado, proposto pelos economistas clássicos, observando que

> a lei de acumulação capitalista, mistificada de lei da Natureza, expressa, portanto, de fato apenas que sua natureza exclui todo decréscimo no grau de exploração do trabalho ou toda elevação do preço do trabalho que poderia ameaçar seriamente a reprodução continuada da relação capital e sua reprodução em escala sempre ampliada (MARX, 1996, p.253).

Tal condição, considerando o caráter dependente da força de trabalho assalariada no modo de produção capitalista, necessariamente dar-se-ia pela reprodução da força de trabalho. Assim, esta dimensão pode ser identificada na observação do autor de que "acumulação do capital é, portanto, multiplicação do proletariado" (MARX, 1996, p.246). A partir da dimensão da relação entre salário dos trabalhadores e lucro, Marx (1996), entende que este aumento de produtividade se apresenta também atrelado à redução dos salários pagos aos trabalhadores, em decorrência do aumento de pessoas na classe assalariada. Desta forma, destaca-se a observação de Marx (1986, p.302) que

> a concorrência faz subir ou baixar os preços no mercado do trabalho. Mas suponhamos que oferta e demanda de trabalho se equilibrem. Por meio do que é, então, determinado o salário? Por meio da concorrência.

Neste sentido, o autor destaca os efeitos negativos da concorrência sobre os salários, a partir da redução da taxa de lucro, em virtude da diminuição dos preços das mercadorias. Neste sentido, Marx (1986, p.309) destaca que

> na concorrência, tanto dos capitalistas individuais entre si quanto na concorrência no mercado mundial, são as grandezas dadas e pressupostas de salário, juros e renda que entram no cálculo como grandezas constantes e reguladoras; constantes não no sentido de que elas não alteram sua dimensão, mas no sentido de que em cada caso individual elas são dadas e constituem o limite constante para os preços de mercado em constante flutuação.

Também a respeito da percepção de Karl Marx (1818-1883), Bacic (2011, p.54) observa que "os lucros provenientes do aumento de produtividade (mais-valia relativa) passam a ser acumulados pelos capitalistas, gerando as bases para posteriores aumentos de produtividade e novos ciclos de acumulação de capital". Esta condição apresenta-se fundamental em um modelo econômico onde

> a concorrência entre os capitais individuais faz com que alguns desapareçam e outros passem a ser de propriedade dos vencedores do processo competitivo, caracterizando assim a centralização de capital, em função da *supressão de sua autonomia individual, da expropriação do capitalista pelo capitalista, da transformação de muito capitais pequenos em poucos grandes capitais* (CARPINTÈRO, 2000, p.13, grifo do autor).

A derrota dos capitalistas de menor produtividade apresentar-se-ia condição inata do sistema de acumulação e centralização de capitais, possibilitando o aumento da escala produtiva, reforçando os aspectos citados anteriormente (CARPINTÈRO, 2000). Sobre tal questão, observa-se que os processos de acumulação e centralização não se apresentam, necessariamente, associados. No entanto, o estabelecimento desta associação se dá por meio da expansão da concorrência e do crédito, primordiais viabilizadores das grandes indústrias e do "progresso capitalista" (BACIC, 2011, p.54). Sobre o papel do crédito no processo concorrencial, a partir de Marx, Belluzzo (2013, p.88) observa que

> o capital a juros, como forma de existência do capital, realizar a necessidade de perpétua expansão e valorização do capital para além dos limites de seu processo mais geral e 'elementar' de circulação e reprodução. Para revolucionar periodicamente a base técnica, submeter massas crescentes de força de trabalho a seu domínio, criar novos mercados, o capital precisa existir permanentemente de forma

> 'livre' e líquida e, ao mesmo tempo, crescentemente centralizada. (…) Daí as análises da concorrência, do crédito e, portanto, do processo de concentração e centralização do capital se constituírem na parte mais rica e substantiva da investigação marxista sobre a dinâmica do sistema capitalista e suas metamorfoses.

Assim, observa-se que "a centralização acaba completando a tarefa da acumulação, permitindo a ampliação de escala controlada por mãos individuais e, desse modo, a aplicação de processos produtivos cientificamente organizados" (BACIC, 2011, p.55). Neste sentido, Belluzzo (2013, p.100) observa que "está implícita em Marx a ideia de que a concorrência conduzia necessariamente à concentração e à centralização crescente do capital (...)".

Assim, é a partir da perspectiva de concentração e centralização de capital que Belluzzo (2013) observa que, a partir da perspectiva marxista, não se deve restringir o processo competitivo capitalista ao caráter produtivo das organizações. Tal fato se relaciona aos diferenciais associado à acumulação de capital, destacando o fato de que "a empresa capitalista individual não dispõe de recursos para responder às variações dos preços relativos, alterando sua localização setorial" (BELLUZZO, 2013, p.100). Desta forma, Belluzzo (2013, p.100) observa que

> a lógica da concorrência generalizada, em Marx, só se manifesta concretamente quando a empresa capitalista tem condições de superar os limites impostos à livre mobilidade do capital pela natureza do capital fixo. (...)
> O processo de concorrência é, ao mesmo tempo, um processo que envolve a alteração do tamanho da firma, a diversificação da estrutura produtiva e a existência de formas financeiras aptas a 'descongelar' o capital já empregado e mobilizá-lo na direção de novos empreendimentos. Em outras palavras, o crucial na concorrência generalizada é a maior ou menor capacidade de que as diversas unidades de capital apresentam para superar à sua expansão.

Pretende-se assim destacar a relevância da competição de preços em relação a busca pela maior rentabilidade possível para o capital investido. Esta busca, necessária do ponto de vista da lei geral de acumulação, por meio de uma concorrência generalizada "impõe aos capitais individuais a violação reiterada das normas de equivalência entre os capitais" (BELLUZZO, 2013, p.102).

Por fim, cabe destacar a observação de Bacic (2011, p.55) de que

> Marx entende a concorrência como um fenômeno de interação de capitais, que se baseia na noção de rivalidade. A concorrência acaba promovendo a centralização de capitais, com o que viabiliza a

> aplicação de princípios da ciência da produção. Serão ganhadores os capitalistas que apresentem maior produtividade, o que lhes permitirá sobreviver à guerra de preços, fruto da concorrência. O final do processo será a situação de monopólio.

Por fim, destaca-se a observação de Possas (1989) quanto à tradição clássico-marxista. Para o autor,

> a concorrência capitalista é antes de tudo uma disputa permanente entre empresas ou produtores/vendedores pela sobrevivência no mercado, mais do que pelo maior lucro possível – muito longe, portanto, da imagem pacífica (e inerte) desenhada pelo neoclassicismo (POSSAS, 1989, p.55).

Desta forma, a partir desta sucinta apresentação teórica, espera-se ter sido possível demonstrar os diferentes entendimentos quanto à competição atrelada aos estudos de Economia. Novamente destaca-se a atualidade do presente debate no campo de estudos da Economia, apresentando-se ainda distante de conclusões definitivas. Neste sentido, apresenta-se necessário detalhara aspectos contextualizados da análise, possibilitando, desta forma, melhor entendimento quanto da constituição do conceito no recorte analítico.

2.2 Contextualização da "sociedade organizacional" e a ascensão da ideologia bélico-militar moderna

Como observado no capítulo introdutório, a ascensão da grande organização capitalista se dá em um contexto em que sua constituição não somente era possível como desejável. O que foi denominado por alguns autores como "sociedade organizacional" era percebido como novo patamar evolutivo da civilização humana (WOLIN, 1961; CLEGG, 1998; REED, 2010). Tal ponto de vista se apoiava nos avanços técnicos e, até certo ponto, sociais, possibilitados pelo novo modelo econômico praticado, assim como dos ideais democráticos nascentes na sociedade europeia. Estas transformações se apresentavam em oposição ao que era percebido como atraso e opressão, vivenciados por esta mesma sociedade ao longo da Idade Média. Desta forma, é possível identificar que a constituição de tal modelo de sociedade apoiava-se fortemente sobre os pilares da racionalidade, liberdade individual e justiça (WOLIN, 1961; CLEGG, 1998; WEBER, 2006; REED, 2010; HOBSBAWM, 2014c).

No entanto, a ascensão da "sociedade organizacional", na segunda metade do século XIX, remete a transformações ocorridas na sociedade europeia entre o final do século XVIII e a primeira metade do século XIX. A este respeito, falamos especialmente da Revolução Francesa, da Primavera dos Povos e da Revolução Industrial. Podemos dizer que as transformações ocorridas entre os anos de 1789 e 1848 impactaram profundamente na história da humanidade, desde então até os nossos dias. A este respeito, Hobsbawm (2014c, p.19) destaca a criação de palavras que dão sentido ao mundo atual,

> como "indústria", "industrial", "fábrica", "classe média", "classe trabalhadora", "capitalismo" e "socialismo". Ou ainda "aristocracia" e "ferrovia", "liberal" e "conservador" como termos políticos, "nacionalidade", "cientista" e "engenheiro", "proletariado" e "crise" (econômica). "Utilitário" e "estatística", "sociologia" e vários outros nomes das ciências modernas, "jornalismo" e "ideologia", todas elas cunhagens ou adaptações deste período.

Desta forma, o autor ainda destaca que

> imaginar o mundo moderno sem estas palavras (isto é, sem as coisas e conceitos a que dão nomes) é medir a profundidade da revolução que eclodiu entre 1789 e 1848, e que constitui a maior transformação da história humana desde os tempos remotos quando o homem inventou a agricultura e a metalurgia, a escrita, a cidade e o Estado. Esta revolução transformou e continua a transformar o mundo inteiro (HOBSBAWM, 2014c, p.20).

Também neste sentido, Braudel (1996a, p.259) observa, sobre o termo "indústria", que

> a palavra não chega a libertar-se completamente do seu sentido antigo: trabalho, atividade, habilidade – para adquirir, no século XVIII, e nem sempre, quase o sentido específico com que a conhecemos, num campo em que as palavras *arte, manufatura, fábrica* lhe fazem concorrência durante muito tempo. Triunfante no século XIX, a palavra tende a designar a grande indústria.

Entretanto, os eventos observados relacionam-se a longas transformações econômicas e sociais ocorridas deste o período final da Idade Média até o fim do século XVIII. A este respeito, ressalto a perspectiva de Wallerstein (1974, p.17), de que "o sistema mundial da Idade Moderna tomou a forma de uma economia-mundo[7] capitalista

[7] Quanto ao conceito de economia-mundo destaco a definição de Braudel (1996b, p.12) de que "a *economia-mundo* (expressão inusitada e mal acolhida pela língua francesa, que outrora forjei, à falta de

que teve a sua gênese na Europa no logo século XVI". A afirmação do autor relaciona-se à

> *transformação* de um modo de produção redistributivo ou tributário particular, o da Europa feudal (o "*Ancien Régime* econômico" de Braudel), num sistema social qualitativamente diferente. A partir desta altura, a economia-mundo capitalista (a) expandiu-se geograficamente até cobrir todo o globo; (b) manifestou um modelo cíclico de expansão e contração (...) com alternância na localização geográfica dos papéis econômicos (a ascensão e queda das hegemonias, os movimentos ascendentes e descendentes dos distintos centros, periferias e semiperiferias); e (c) passou por um processo de transformação secular, incluindo o progresso tecnológico, a industrialização, a proletarização e a emergência de uma resistência política estruturada ao próprio sistema – uma transformação que ainda hoje continua.

Estas questões, cruciais para estabelecimento e expansão do modelo econômico emergente, dependia também de alterações nas relações sociais. Assim, quanto à constituição desta nova sociedade, Hobsbawm (2014c, p.48) identifica que

> um individualismo secular, racionalista e progressista dominava o pensamento "esclarecido". Libertar o indivíduo das algemas que o agrilhoavam era o seu principal objetivo: do tradicionalismo ignorante da Idade Média, que ainda lançava sombras pelo mundo, da superstição dos Igrejas (distintas da religião "racional" ou "natural"), da irracionalidade que dividia os homens em uma hierarquia de patentes mais baixas e mais altas de acordo com o nascimento ou algum outro critério relevante.

Tal modelo de pensamento apresentou-se fundamental no que se refere ao papel central da sociedade europeia no desenvolvimento do capitalismo atual, uma vez que o surgimento da indústria, enquanto mecanismo para produção de itens necessários à sobrevivência das comunidades humanas, não é exclusivo desta sociedade. Ao contrário, a ocorrência de modelos industriais é identificada além das fronteiras do continente europeu, em países como Índia, China e até mesmo Brasil (BRAUDEL, 1996a; WEBER, 2006; 2009). No entanto, obviamente existem diferenças substanciais entre o modo como se dá sua evolução técnica e impacto social.

Neste sentido, a partir da classificação proposta em 1924 por Hubert Bourgin (ainda que percebido como simplificado), Braudel (1996a, p.263) observa que "fora da Europa, encontram-se sobretudo as duas primeiras fases – oficinas individuais, oficinas

---

melhor e sem grande lógica, para traduzir um emprego especial da palavra alemã *Weltwirtschaft*) envolve apenas um fragmento do universo, um pedaço do planeta economicamente autônomo, capaz, no essencial, de bastar a si próprio e ao qual suas ligações e trocas internas conferem certa unidade orgânica".

interligadas –, continuando as manufaturas a ser excepcionais". Quanto à primeira classificação, Braudel (1996a, p.259) observa que, "dispostas em 'nebulosas', as inúmeras, as minúsculas oficinas familiares, isto é, um mestre, dois ou três companheiros, um ou dois aprendizes, ou uma família sozinha". Já no que se refere à segunda classificação, há um avanço na constituição produtiva, uma vez que se constituem por "oficinas dispersas, porém ligadas entre si" (BRAUDEL, 1996a, p.261). Estes tipos industriais eram facilmente identificáveis em territórios americanos e africanos, no referido período (BRAUDEL, 1996a).

Já no que se refere à produção industrial da China e Índia, o autor destaca que "não faltam indústrias da terceira fase em ambos os lados" (BRAUDEL, 1996a, p.264). Quanto a esta classificação, associam-se modelos industriais definidos como "a 'fábrica aglomerada'" (BRAUDEL, 1996a, p.261) ou, em outras palavras "diversas operações encontram-se reunidas num mesmo local" (BRAUDEL, 1996a, p.261). Neste patamar se encontram fabricos como cervejarias, curtumes e especialmente têxteis. Entretanto, estas ainda recebem denominação de manufatura, uma vez que ainda não há participação de máquinas ao longo de seu processo produtivo. Assim, coube somente à produção industrial europeia o primeiro contato com maquinaria como ferramenta, em substituição ao trabalho humano ou animal (BRAUDEL, 1996a).

De maneira mais ampliada, Weber (2009, p.27) destaca que

> o capitalismo e as empresas capitalísticas, mesmo com considerável racionalização do cálculo, existiram em todos os países civilizados do planeta, até onde a documentação econômica nos permite avaliar; isso na China, na Índia, na Babilônia, no Egito, na Antiguidade mediterrânea e na Idade Média, tanto quanto nos tempos modernos. (...) Contudo, o comércio em especial não teve, por longo tempo, a continuidade dos nossos empreendimentos atuais, mas constituiu essencialmente em uma série de empreendimentos individuais.

Desta forma, o autor destaca três aspectos fundamentais para a hegemonia europeia na produção industrial: os dois primeiros referem-se à "organização capitalística racional do trabalho livre (pelo menos formalmente)" (WEBER, 2009, p.28), também apoiada sobre a separação entre o local de trabalho e a moradia do trabalhador ou trabalhadora, e ao "desenvolvimento das possibilidades técnicas" (WEBER, 2009, p.31). Já a terceira questão apontada por Weber (2009, p.31) refere-se às "estruturas racionais das leis e da administração, pois que o moderno capitalismo racional não necessita apenas dos meios técnicos de produção, mas também de um

sistema legal calculável e de uma administração baseada em termos de regras formais". Estas condições apresentam-se cruciais para compreender o pioneirismo de alguns países europeus na constituição de um novo modelo econômico apoiado na industrialização e que posteriormente se alastra para o restante do planeta. Weber (2006, p.307) observa ainda o papel crucial do "Estado racional" na constituição do modo de produção capitalista. Quanto a tal questão, o autor observa que "é o Estado racional, único terreno em que o capitalismo moderno pode prosperar. Tal Estado se apoia numa burocracia especializada e num direito racional" (WEBER, 2006, p.308). Esta estrutura, apoiada sobre a racionalidade proporcionará a constituição de políticas econômicas, também apoiadas sobre tal característica (WEBER, 2006).

Portanto, no que se refere à racionalidade e ao progresso técnico do período, Hobsbawm (2014c, p.,47) destaca que "as ciências (...) se dedicavam à solução de problemas produtivos, e os mais surpreendentes avanços da década de 1780 foram na química, que era por tradição muito intimamente ligada à prática de laboratório e às necessidades da indústria". Na mesma linha, Dobb ([1963] 2012, p.272) já observava que "embora o estado predominante da indústria restringisse o tipo de descoberta que podia ser feita, as condições da indústria também incitavam e guiavam o pensamento e as mãos dos inventores". Assim, é possível a compreensão de que tal desenvolvimento de aspectos técnicos associa-se diretamente ao fomento quanto ao conhecimento, proporcionado pelo pensamento progressista da época. Capitaneado pelo

> "iluminismo", a convicção no progresso do conhecimento humano, na racionalidade, na riqueza e no controle sobre a natureza – de que estava profundamente imbuído o século XVIII – derivou sua força primordialmente do evidente progresso da produção, do comércio e da racionalidade econômica e científica que se acreditava estar associada a ambos (HOBSBAWM, 2014c, p.47).

É justamente a partir do avanço quanto a tais expectativas que a "sociedade organizacional" vai se estabelecer. Sobre tal questão, Hobsbawm (2014c, p.48/49) destaca que

> a apaixonada crença no progresso que professava o típico pensador Iluminista refletia os aumentos visíveis no conhecimento e na técnica, na riqueza, no bem-estar e na civilização que podia ver em toda a sua volta e que, com certa justiça, atribuía ao avanço crescente de suas ideias.

Por fim, é importante ressaltar o papel de referência adquirido pelo Estado com maiores avanços econômicos neste período, a Grã-Bretanha, frente às demais

monarquias europeias. Sob tal centralidade, Hobsbawm (2014c) destaca o advento de lógicas inicialmente contraditórias por estas monarquias, que posteriormente serão mais profundamente modificadas sob a orientação do capitalismo industrial e dos ideais burgueses. Assim, referente a tais questões Hobsbawm (2014c, p.50/51) observa que

> na última parte do século XVIII, estas necessidades e o evidente sucesso internacional do poderio capitalista britânico levaram a maioria destes monarcas (ou melhor, seus conselheiros) a tentar programas de modernização intelectual, administrativa, social e econômica. Naquela época, os príncipes adotavam o slogan do "iluminismo" do mesmo modo como os governos de nosso tempo, por razões análogas, adotam slogans de "planejamento"; e, como em nossos dias, alguns dos que adotavam slogans em teoria muito pouco fizeram na prática, e a maioria dos que fizeram alguma coisa estava menos interessada nas ideais gerais que estavam por trás da sociedade "iluminada" (ou "planejada") do que na vantagem prática de adotar os métodos mais modernos de multiplicação de seus impostos, riqueza e poder.

Assim, a partir da contextualização apresentada, parece já ser possível retomar os eventos ocorridos entre o final do século XVIII e primeira metade do século XIX, que apresentaram-se fundantes para a "sociedade organizacional", conforme já observado no início da seção. Quanto a estes eventos, primeiramente serão detalhadas as questões associadas à Revolução Industrial.

2.2.1 A Revolução Industrial

É válido observar inicialmente a compreensão de Dobb ([1963] 2012, p.278) no sentido de que "uma revolução econômica resulta de todo um conjunto de forças históricas, dispostas em certa combinação, não sendo produto simples de uma delas apenas". Entretanto, especificamente quanto à Revolução Industrial, "a essência da transformação estava na mudança do caráter da produção que, em geral, se associava à utilização de máquinas movidas por energia não humana e não animal" (DOBB, [1963] 2012, p.260). Desta forma, é válida a compreensão de que "a revolução industrial não foi um episódio com um princípio e um fim" (HOBSBAWM, 2014c, p.60).

Ainda assim, é importante observar que o destaque quanto à data refere-se à dimensão de que

> a certa altura da década de 1780, e pela primeira vez na história da humanidade, foram retirados os grilhões do poder produtivo das sociedades humanas, que daí em diante se tornaram capazes de

> multiplicação rápida, constante, e até o presente ilimitada, de homens, mercadorias e serviços. (...) Nenhuma sociedade anterior tinha sido capaz de transpor o teto que uma estrutura social pré-industrial, uma tecnologia e uma ciência deficientes, e consequentemente o colapso, a fome e a morte periódicas impunham à produção (HOBSBAWM, 2014c, p.59).

Certamente foram necessárias condições especiais que possibilitassem tal desenvolvimento técnico e produtivo na ilha britânica. Em especial destaca-se a disponibilização de mão-de-obra camponesa para operacionalização da produção fabril (em virtude da migração forçada para as cidades) ou mesmo medidas coercitivas para recrutamento de trabalhadores no ambiente urbano, da disponibilidade de mão-de-obra qualificada e capacitada para elaboração de máquinas mais complexas, mas certamente principalmente a acumulação de capitais. Tal acumulação se deu de diversas formas, apoiando-se inicialmente no mercado interno em desenvolvimento com o advento da manufatura; com a expansão comercial possibilitada (e necessário) pelo aumento produtivo, especialmente com países como Espanha e Portugal, além de suas antigas colônias, recém independentes; e, pela possibilidade de investimento em novos mercados, negócios e tecnologias, apoiadas sobre estes fatores de acumulação inicial (WEBER, 2006; DOBB, [1963] 2012, HOBSBAWM, 2014c). Neste sentido, possui especial destaque a indústria algodoeira (WEBER, 2006; HOBSBAWM, 2014c).

Assim, é importante considerar que a viabilidade para expandir as técnicas e tecnologias associadas à Revolução Industrial está profundamente associada com a expansão da indústria têxtil, e mais especificamente a algodoeira (WEBER, 2006, HOBSBAWM, 2014c). No que se refere a esta questão, Weber (2006, p.282, grifos do autor) destaca que "nos mercados de produtos industriais recém instituídas aparecem em primeiro lugar, dois grandes consumidores: a *guerra* e o *luxo*; a administração do exército e as atenções suntuárias da corte".

Ao mesmo tempo, entretanto, os avanços e invenções britânicos eram facilmente copiados por cidadãos de outros países europeus. Desta forma, sobre tais desvantagem a Grã-Bretanha "possuía uma economia bastante forte e um Estado suficientemente agressivo para conquistar os mercados de seus competidores". Sobre tal questão, Hobsbawm (2014c, p.69) observa que "a indústria britânica tinha estabelecido um monopólio por meio de guerras, revoluções locais e de seu próprio domínio imperial". Assim, fortemente associado aos altos lucros da indústria têxtil britânica, identifica-se o aumento de investimentos por parte do empresariado no mesmo ramo, num período em

que o investimento em indústrias ainda não havia se tornado uma unanimidade (HOBSBAWM, 2014c).

Outra questão de grande relevância quanto à Revolução Industrial refere-se às transformações das formas e das relações de trabalho, voltadas a proporcionar maior produtividade. Quanto a este aspecto, Dobb ([1963] 2012, p.261) destaca que a chegada da maquinaria produtiva no ambiente fabril "transformou radicalmente o processo de produção". Assim, ainda que o agrupamento de trabalhadores em um mesmo ambiente já fosse uma característica identificada nas manufaturas, o novo componente produtivo ditava novas formatações e dinâmicas de trabalho. Desta forma,

> uma característica deste processo de equipe foi a extensão da divisão do trabalho a um grau de complexidade jamais testemunhado e sua extensão, além disso, a um grau inimaginável dentro do que constituía, tanto funcional quanto geograficamente, uma única unidade ou equipe de produção. Uma outra característica foi a necessidade crescente no sentido de que as atividades do produtor humano se conformassem aos ritmos e movimentos do processo mecânico: uma mudança técnica de equilíbrio que teve seu reflexo socioeconômico na crescente dependência do trabalho em relação ao capital e no papel cada vez maior desempenhado pelo capitalista como força disciplinadora e coatora do produtor humano em suas operações detalhadas (DOBB, [1963] 2012, p.261).

As transformações nas relações de trabalho associam-se também ao agigantamento das operações industriais. Relativo a tal questão, não são instauradas apenas restrições financeiras, associadas ao aumento da necessidade de capital para aquisição de máquinas àqueles que se propunham tornar-se novos industriais. O aumento da complexidade das operações produtivas demandava novos conhecimentos e capacidades do industrial. Assim, Dobb ([1963] 2012, p.262) observa que

> criara-se um papel para um tipo de capitalista, não mais apenas como usuário ou comerciante em sua loja ou armazém, mas como capitão de indústria, organizador e planejador das operações da unidade de produção, corporificação de uma disciplina autoritária sobre um exército de trabalhadores que, destituídos de sua cidadania econômica, tinham de ser coagidos ao cumprimento de seus deveres onerosos a serviço alheio pelo açoite alternado da fome e do supervisor do patrão.

Ao contrário do que se poderia imaginar, entretanto, a ocorrência da modificação citada acima não se dá imediatamente em todas as unidades industriais europeias, ou mesmo inglesas. Sobre tal processo

> embora a primeira fábrica de cutelaria em Sheffield fosse iniciada na década de 1820, ainda na década de 1860 até mesmo a maioria dos "grandes cuteleiros" tinha eu trabalho executado por trabalhadores externos, e muitos dos que trabalhavam nas fábricas na verdade trabalhando por conta própria, alugando a força fornecida pela fábrica e, em alguns casos, para outros mestres. (...) No setor do algodão, só na década de 1830, mais de meio século depois do tear mecânico de Cartwright, é que este se mostrava em uso geral e a antiga máquina de fiar entrava definitivamente em declínio. Na indústria da lã, a maquinaria mecanicamente acionada só conseguiu sua vitória no correr da década de 1850, e, mesmo em 1858, apenas cerca de metade dos trabalhadores nos lanifícios do Yorkshire se encontrava em fábricas. (...) Só no último quartel do século é que a produção de botas e sapatos, com a introdução trazida da América da máquina Blake de costura e outros instrumentos automáticos mudou do sistema de trabalho caseiro ou manufatura para a base fabril (DOBB, [1963] 2012, p.266/267).

No entanto, ainda que se apresente com grande relevância sobre as transformações ocasionadas pelo desenvolvimento econômico de alguns Estados europeus, tal impacto não está associado somente à Revolução Industrial. Na verdade, "o que na verdade aboliu as relações agrárias feudais em toda a Europa ocidental e central foi a Revolução Francesa, por ação direta, reação ou exemplo, e a Revolução de 1848" (HOBSBAWM, 2014c, p.52).

2.2.2 A Revolução Francesa e a Primavera dos Povos

O segundo aspecto que apresento detalhamento, a partir do que foi observado anteriormente, é a Revolução Francesa. Quanto a tal evento histórico, Hobsbawm (2014c, p.97) observa que "se a economia do mundo do século XIX foi formada principalmente sob a influência da revolução industrial britânica, sua política e ideologia foram formadas fundamentalmente pela Revolução Francesa". O caráter único desta revolução associa-se especialmente ao caráter de mobilização popular envolvido, algo não identificado anteriormente ou mesmo posteriormente (ao menos não com tamanho reflexo e potencial transformador) (HOBSBAWM, 2014c).

Um dos estopins para a ocorrência desta revolução associa-se não somente ao caráter ainda medieval vivenciado pela população francesa em um contexto de ascensão dos ideais liberais burgueses, especialmente na Inglaterra. Também apresenta grande relevância para constituição de tal mobilização à grandiosidade da sociedade e economia franceses. Além de se apresentar como o principal rival econômico frente à Grã-Bretanha, a França apresentava-se como

> a mais poderosa, e sob vários aspectos a mais típica, das velhas e aristocráticas monarquias absolutas da Europa. Em outras palavras, o conflito entre a estrutura oficial e os interesses estabelecidos do velho regime e as novas forças sociais ascendentes era mais agudo na França do que em outras partes (HOBSBAWM, 2014c, p.101).

Assim, a partir de um contexto social demandante de mudanças, a crise econômica vivenciada pelo Estado francês ao final da década de 1780, que levou a intensificação da disputa entre aristocracia e burguesia, proporcionou as condições necessárias para início da mobilização revolucionária popular. A união das diversas classes sociais compreendidas como "Terceiro Estado", desde a grande burguesia até camponeses e os pobres citadinos, não era, ao menos inicialmente, percebida como um problema pelo primeiro grupo (algo que será modificado após o regime jacobino, tanto internamente à França, quanto aos demais Estados) (HOBSBAWM, 2014c).

Entretanto, o andamento da revolução demonstrou a dissolução dos iniciais que levaram à mobilização social. O desejo da burguesia francesa no estabelecimento de uma monarquia constitucional não era coerente aos interesses do nobre, ao mesmo tempo em que não atendia totalmente as necessidades das faixas mais carentes da população. Neste momento, a tentativa de mobilização militar dos países fronteiriços à França, reforçada pela tentativa de fuga da família real para a Áustria ocasionaram a eclosão de uma guerra entre estes países, determinando a constituição de um exército nacional e intensificando a orientação mais radical dos revoltosos (HOBSBAWM, 2014c).

A constituição do exército francês ganha maior força e prioridade a partir da fase moderada da revolução, com a chegada dos termidorianos, e posteriormente Napoleão, ao poder. Por meio da ação militar a França não apenas pode disseminar os ideais revolucionários nos diversos países da Europa continental, mas também reestabelecer-se economicamente, por meio de pilhagens e conquistas. O modelo militar elaborado por Napoleão apresentava-se inserido sobre os ideais da época, marcadamente destacados pela utilização racional dos recursos. É no confronto do exército prussiano com as forças de Napoleão que Clausewitz (2010) foi inspirado a escrever seu tratado militar, que posteriormente veio não somente a influenciar as bases sob as quais foram fundadas a estrutura militar contemporânea, mas também as grandes corporações empresariais.

No que se refere à disseminação dos ideais revolucionários aos países invadidos pelas tropas napoleônicas, algumas transformações apresentam-se evidentes e definitivas. Neste sentido, Hobsbawm (2014c, p.152) observa que

> o feudalismo foi formalmente abolido, os códigos legais franceses foram aplicados e assim por diante. Estas mudanças provaram ser bem menos reversíveis que as mudanças das fronteiras. Assim, o Código Civil de Napoleão continuou sendo, ou tornou-se novamente, a base do direito local na Bélgica, na Renânia (mesmo depois de sua reintegração à Prússia) e na Itália. Uma vez abolido, o feudalismo não mais se restabeleceu em parte alguma.
> Visto que para os adversários inteligentes da França era evidente que tinham sido derrotados pela superioridade de um novo sistema político, ou pelo menos por seu próprio fracasso em adotar reformas semelhantes, as guerras produziram mudanças não só através da conquista francesa, mas também por meio da reação contra ela (...).

Entretanto, os impactos decorrentes do desenvolvimento da Revolução Francesa não se limitam ao aspecto militar e político, se estendendo em outros campos sociais. Quanto a este aspecto, se inicialmente, na Revolução Francesa, a burguesia posicionava-se ao lado do restante da população "comum" (pessoas que não faziam parte do clero ou da nobreza),

> em parte, é claro, porque a burguesia francesa não tinha ainda que temer, como os liberais posteriores, a terrível memória da Revolução Francesa. Depois de 1794, ficaria claro para os moderados que o regime jacobino tinha levado a revolução longe demais para os objetivos e comodidades burgueses (...) (HOBSBAWM, 2014c, p.111/112).

Assim, mesmo com o desenrolar desta revolução, mas especialmente nas revoluções contrárias ao regime aristocrático posteriores, tanto na França quanto nos demais países da Europa, tal aproximação já não ocorrida, ao menos entre a alta e média burguesia. Sobre este aspecto Hobsbawm (2014c, p.111) observa que

> na maioria das revoluções burguesas subsequentes, os liberais moderados viriam a retroceder, ou transferir-se para a ala conservadora, em um estágio bastante inicial. De fato, no século XIX vemos de modo crescente (mais notadamente na Alemanha) que eles se tornaram absolutamente relutantes em começar uma revolução, por medo de suas incalculáveis consequências, preferindo um compromisso com o rei e a aristocracia.

De forma aproximada, havia grande receio da nobreza e burguesia dos demais países europeus quanto aos impactos desta revolução, uma vez que

> sabia-se agora que a revolução em um só país podia ser um fenômeno europeu, que suas doutrinas podiam atravessar as fronteiras e, o que era pior, que seus exércitos podiam fazer explodir os sistemas políticos de um continente. Sabia-se agora que a revolução social era possível, que as nações existiam independentemente dos Estados, os povos independentemente de seus governantes, e até mesmo que os pobres existiam independentemente das classes governantes (HOBSBAWM, 2014c, p.154).

Com a queda do Império Napoleônico, a população em geral, que já havia perdido parte dos benefícios obtidos com a revolução, viu-se novamente numa posição desprestigiada. Quanto a tal momento,

> os Bourbons foram reconduzidos ao poder, mas ficou entendido que eles tinham que fazer concessões ao perigoso espírito de seus súditos. As principais mudanças da Revolução foram aceitas, e aquele excitante instrumento, a Constituição, lhes foi garantido – embora, é claro, de uma maneira extremamente moderada – sob a máscara de uma Carta "livremente concedida" pelo ressuscitado monarca absoluto, Luís XVIII (HOBSBAWM, 2014c, p.168).

Também a criação do "Concerto da Europa", após o período napoleônico, apresentou-se como reação das monarquias europeias à revolução popular ocorrida na França. De certa forma, estas constituições transmitiam para parte da população europeia (especialmente a mais humilde) a sensação de retorno a determinadas estruturas que haviam sido combatidas por eles nas últimas décadas. Assim, em certa medida este contexto se apresenta como estímulo à persistência da população na mobilização social pelos seus direitos e desejos. É neste sentido que Hobsbawm (2014c) propõe a ocorrência de três ondas revolucionárias entre os anos de 1815 e 1848.

A primeira onda, ocorrida entre 1820 e 1824, apresenta grande vínculo com os ideais de liberdade, igualdade e fraternidade da Revolução Francesa, do ponto do vista ideológico, e da expansão militar de Napoleão no continente europeu, do ponto de vista político-econômico. Com menor impacto entre os Estados europeus, são desta época as revoltas libertárias das colônias espanholas e portuguesas na América, com apoio não só político, mas também bélico britânico, em alguns casos.

A segunda onda revolucionária, ao contrário, possui forte concentração de ações à Oeste da Rússia, no continente europeu, assim como da porção norte-americana do continente. Tal onda data do período entre 1829 e 1834 e traz diversas insurreições novamente influenciadas por ações políticas ocorridas na França, desta vez a queda dos Bourbon. Sobre tal movimentação Hobsbawm (2014c, p.182) observa que

> a onda revolucionária de 1830 foi, portanto, um acontecimento muito mais sério do que a 1820. De fato, ela marca a derrota definitiva dos aristocratas pelo poder burguês na Europa ocidental. A classe governante dos próximos 50 anos seria a "grande burguesia" de banqueiros, grandes industriais e, às vezes, altos funcionários civis, aceita por uma aristocracia que se apagou ou que concordou em promover políticas primordialmente burguesas (...).

As condições conturbadas no ambiente político e econômico europeu, em decorrência das transformações que se sucediam foram a base para as revoluções ocorridas em 1848. Sobre estas Hobsbawm (2014c, p.183) destaca que,

> quase que simultaneamente, a revolução explodiu e venceu (temporariamente) na França, em toda a Itália, nos Estados alemães, na maior parte do Império dos Habsburgo e na Suíça (1847). De forma menos aguda, a intranquilidade também afetou a Espanha, a Dinamarca e a Romênia; de forma esporádica, a Irlanda, a Grécia e a Grã-Bretanha. (...) O que em 1789 fora o levante de uma só nação era agora, assim parecia, "a primavera dos povos" de todo um continente.

Entretanto, contrariamente à revolução de 1789, quando burguesia e os demais grupos da sociedade, mais carentes, compartilhavam o interesse de mudanças políticas e econômicas renovadoras, nas revoluções de 1848 a burguesia (excetuando-se a pequena burguesia) não tinha mais interesse que tal atmosfera revolucionária se mantivesse e obtivesse sucesso. Sobre esta aparente cisão de interesses, Hobsbawm (2014c, p.207) que "sem dúvida, chegaria o momento (...) em que os antigos aliados contra o rei, a aristocracia e o privilégio se voltariam uns contra os outros, e o conflito fundamental seria entre burgueses e trabalhadores".

Assim, no ambiente das revoltas ocorridas em torno do ano de 1848, a burguesia modifica drasticamente sua relação com o comportamento bélico pela via militar. Sobre tal aspecto, enquanto que "no começa daquele século a burguesia não estava interessada na guerra, mas não se opunha a guerras desde que não custassem demasiado caro e, sobretudo, pudessem trazer algum lucro (como conquistas coloniais)" (RAPAPORT, 2010, p. XXVII), "depois do esmagamento das revoluções de 1848-1849, os militares apareceram-lhe sob uma luz mais favorável, particularmente como um baluarte contra a ameaça crescente da revolução" (RAPAPORT, 2010, p. XXVII). Sobre tal transformação, Rapaport (2012, p. XVII) observa que

> a militarização do Estado operou-se com especial rapidez na Prússia e com ela a cristalização do modelo clausewitziano de Estado nacional. Bismark, o maio dos Junkers, era suficientemente arguto para perceber que as concessões feitas ao liberalismo eram um modo seguro de consolidar os sentimentos nacionalistas. Outra forma era alcançando fáceis vitórias militares.

Não é possível considerar, entretanto, que a aproximação entre burguesia e exército somente ganha relevância neste momento. Ao contrário, a própria constituição do modelo capitalista, especialmente por meio da indústria, entre os séculos XVII e XVIII, apresenta também as condições para o início da relação entre exército e indústria (ou organizações). Neste sentido, cabe destacar a descrição de Weber (2006, p.282/283, grifo do autor) de que

> a *intendência do exército* transformou-se em cliente da indústria, à medida que foram se desenvolvendo os grandes exércitos mercenários; os seus suprimentos aumentavam, na proporção em que progredia a disciplina e a racionalização do armamento, ao lado da técnica militar. Na indústria têxtil foi fator de importância o fornecimento de uniformes, que, para o exército, foi um verdadeiro recurso disciplinar, para se conseguir uma regulamentação homogênea, como o fim de manter o controle sobre os mercenários. Para a indústria siderúrgica foi, por sua vez, importantíssima a fabricação de fuzis e canhões, assim como, para o comércio, o abastecimento de víveres. Junto com o exército, desenvolveu-se também a marinha. O deslocamento, cada vez maior, dos barcos de guerra foi um fator de criação para um mercado da indústria.

No entanto tal aproximação, após as revoluções de 1848, ganhará aproximação formal. Sobre tal questão, Rapaport (2010) faz referência a um novo patamar desta relação, uma relação profunda de lógicas e procedimentos compartilhados entre organizações industriais e militares, onde ambas se tornam campo de aprendizado intercambiável.

A respeito da possibilidade desta relação, é necessário, entretanto, observar as intensas transformações ocorridas na organização militar neste mesmo período. A próxima subseção será dedicada a abordar tal modificação.

2.2.3 A ascensão da Guerra Moderna

Enquanto construção social "a guerra precede o Estado, a diplomacia e a estratégia por vários milênios. A guerra é quase tão antiga quanto o próprio homem (...)"

(KEEGAN, 2006, p.18). Desta forma, congruente ao desenvolvimento das sociedades humanas, as guerras apresentaram papel fundamental na acumulação de riquezas por parte de diversos povos. Quanto a este aspecto, Fiori (2014, p.21) destaca que

> as guerras acabaram se transformando numa espécie de "primeiro motor", e num instrumento de poder decisivo para a multiplicação das terras e dos homens capazes de criar os novos recursos que viriam a financiar novas guerras, feitas com o objetivo de gerar mais recursos, e assim sucessivamente, engendrando um mecanismo regular de articulação das guerras com os tributos, com o aumento da produção, com a expansão dos mercados e das trocas com a evolução das formas primitivas de moeda e de crédito.

No entanto, uma vez que a prática guerreira não se apresenta imutável ao longo da história humana, ao que se refere à ação militar, o período relativo a "sociedade organizacional" encontra-se inserido no que Lind (2005) apresenta como Guerra de Primeira Geração, compondo sua classificação em quatro fases para a Guerra Moderna.

Tal classificação se relaciona a características de ações militares realizadas entre os séculos de XV e XIX (ainda que se relacione a batalhas realizadas até o início da Primeira Guerra Mundial). Neste sentido,

> a primeira geração da guerra moderna, guerra de linha e coluna (*line-and-column*) onde as batalhas eram formais e o campo de batalha era ordenado, durou, aproximadamente, entre 1648 e 1860. A relevância da primeira geração surge do fato que o campo de batalha ordenado criou uma estrutura militar de ordem. A maioria das coisas que distinguem o militar do civil (uniformes, continências, graus hierárquicos) eram produtos da primeira geração com a intenção de reforçar a cultura de ordem (LIND, 2005, p.12).

Também a respeito das características militares do período, Rapaport (2010, p.XXI) observa que, uma vez que "a eficiência de uma unidade de combate depende da coordenação dos seus componentes. (...) A única virtude militar exigida do homem nas fileiras era a obediência".

Há de se observar, contudo, as diferenças ocorridas na ação militar, mesmo inseridas no período exposto. Quanto a este aspecto Rapaport (2010, p.XX/XXI) destaca que

> na era Pré-Napoleônica eram geralmente evitadas as batalhas campais. O objetivo das operações consistia muitas vezes em alcançar, por manobras adequadas, uma situação em que se pudesse tornar claro que um dos lados dispunha de vantagem estratégica ou tática sobre o outro. (...) Daí o poder atribuir-se uma decisão favorável a um dos lados ou ao outro, ou aceitar-se uma posição de "empate". A

> capitulação não era uma vergonha. Um general nunca poderia alimentar a ideia de "lutar até o último homem", tal como um jogador de xadrez não estaria disposto a continuar uma partida perdida.
> A "arte da guerra", tal como se concebia no século XVIII, era em grande parte uma arte de manobra. Nela se incluíam elementos importantes de estética e protocolo. Um exército era julgado tanto pela sua aparência no campo de batalha como pela sua perícia e bravura.

Entretanto, ainda que em um primeiro momento o avanço técnico de tal modelo militar associa-se principalmente a transformações políticas, por meio da ascensão do Estado nação burguês na Europa (LEMOS, 2010), posteriormente ao estabelecimento das bases políticas deste novo modelo de sociedade é possível identificar aspectos sociais e tecnológicos primordiais para o avanço das modificações no âmbito militar. No que se refere à questão social, Lemos (2010) destaca o caráter popular da Revolução Francesa, inserindo uma perspectiva popular da questão militar nas sociedades europeias, antes privilégio da nobreza (especialmente no que se refere aos cargos oficiais), na defesa do nascente conceito de nação. No que se refere a tal modificação Rapaport (2010, p.XXI) observa que

> nas guerras da Revolução Francesa e nas guerras Napoleônicas os exércitos iam para o campo e manobravam tal como o faziam no século XVIIII. Mas o significado destas ações mudou. A falha em compreender a diferença saiu cara aos adversários da França.
> O Exército Revolucionário Francês era composto não de profissionais, nem de recrutas que não tinham qualquer ideia nem compreensão da guerra, mas de "patriotas" – um conceito novo na política europeia. Essa gente acreditava que se batia por alguma coisa.

Desta forma, o exército francês, sob o comando de Napoleão, inseriu um componente de maior confronto (ou a intensificação deste), a partir do apelo pela defesa aos ideais da Revolução Francesa e de seu povo. Assim, "o seu objetivo na batalha não era apenas bater, mas também aniquilar as forças adversárias. Acima de tudo, destruiu a tradição do século XVIII ao fazer ruir as velhas estruturas políticas" (RAPAPORT, 2010, p.XXII).

Também sobre as modificações ocasionadas na batalha militar, apresenta-se como primordial a compreensão da guerra enquanto ação política presente no trabalho do general Carl Von Clausewitz (KEEGAN, 2006). A perspectiva política da guerra proposta por Clausewitz (2010, p.27), onde "a guerra é uma simples continuação da política por outros meios", é inspirada em sua vivência contra as tropas de Napoleão e representa um marco teórico na mudança da ação militar, influenciada pela orientação de uma compreensão racional do conflito armado. A dimensão de uma guerra praticada

por “selvagens” e, por isso mesmo, percebida com maior nível de violência e destruição, ao estilo de “matadouros” (KEEGAN, 2006, p.27) deveria ser substituída por uma guerra racionalizada, influenciada pela lógica nascente da relação entre dispêndios e ganhos. Desta forma, “ao descrever a guerra como instrumental racional e nacional, Clausewitz pretendia revelar ‘a verdadeira natureza’ da guerra, despida dos fatores não essenciais de que se tivesse mostrado sobrecarregada em determinados contextos históricos” (RAPAPORT, 2010, p.XIV). Quanto a tal aspecto,

> quando Napoleão quebrou as “regras da guerra civilizada”, Clausewitz aclamou-o com um gênio, não só porque Napoleão provou a esterilidade dos dogmas militares do século XVIII, mas também porque revelou (segundo pensava Clausewitz) os princípios essenciais da guerra, demonstrando ao mesmo tempo a importância dos fatores imponderáveis (moral, intuição global das situações, sorte). A guerra surgiu, desta forma, como um amálgama de ciência e arte (RAPAPORT, 2010, p.XXIV).

Já no que se refere à contribuição dos avanços tecnológicos à prática militar, seu principal impacto é observado em período posterior à influência apresentada por Clausewitz (2010), especialmente associada ao avanço tecnológico da produção industrial. A respeito de tais avanços, os conflitos realizados a partir após a década de 1860

> já empregariam a estrada de ferro para mobilização e transporte adequados, tinham o telégrafo disponível para comunicações rápidas, desenvolveram os navios de guerra blindados e seus complementos, a artilharia pesada, as armas de guerra produzidas em massa, incluindo a metralhadora Gatling (1861), assim como os modernos explosivos (a dinamite foi inventada em 1866), com consequências significativas para o desenvolvimento das economias industriais. Portanto, elas estavam mais próximas das guerras do que qualquer coisa que as tenha precedido (HOBSBAWM, 2014c, p.132).

Ainda sobre o impacto das transformações decorrentes da industrialização, Hobsbawm (2014b, p.32) observa que

> a revolução industrial, que se fez presente nos conflitos armados em meados do século, fez a balança pender mais ainda a favor do mundo “avançado” graças aos explosivos potentes, às metralhadoras e ao transporte a vapor. Eis por que o meio século transcorrido entre 1880 e 1930 seria a idade de ouro, ou melhor, de ferro, da diplomacia canhoneira.

Contudo, não somente o desenvolvimento tecnológico em forma de produtos havia sido crucial para desenvolvimento de superioridade militar. A própria tecnologia

de produção, caracterizada pela produção em massa, atuava no sentido de proporcionar tal supremacia, uma vez que possibilitava a rápida expansão quantitativa destes mesmos produtos, frente à capacidade produtiva dos oponentes. Outro aspecto relevante refere-se ao fato de que

> a maior parte do avanço na engenharia de produção de massa veio dos Estados Unidos, **pioneiro do revólver Colt, do rifle Winchester,** (...). O mundo inteiro em 1875 tinha talvez 62 mil locomotivas, mas o que era essa demanda comparada aos 400 mil relógios produzidos nos Estados Unidos em um único ano (1855) ou **os rifles demandados pelos 3 milhões de soldados federais e confederados**, entre 1861 e 1865, na Guerra Civil Americana? Consequentemente, os produtos mais claramente tendentes a seguir a linha de produção em massa eram aqueles que pudessem ser usados por um número muito grande de pequenos produtores, como fazendeiros e costureiras (as máquinas de costura), em escritórios (a máquina de escrever), bens de consumo como relógios, **mas, acima de tudo, as pequenas armas e munição de guerra** (HOBSBAWM, 2014c, p.82, grifo nosso).

No que tange os impactos das novas tecnologias produtivas, também Keegan (2006, p.400) observa que

> a manufatura de armas pequenas também fora revolucionada pela empresa privada, centrada em larga medida nos Estados Unidos. Os inventores e fabricantes americanos localizados principalmente o vale do rio Connecticut, foram os primeiros a adotar o conceito de "partes intercambiáveis". (...) Os rifles feitos por esse processo – que superaram rapidamente os mosquetes de cano liso na década de 1850 – podiam ser montados por trabalhadores semiespecializados a partir de cestas de componentes, com a certeza do fornecedor de que o comprador acharia todos de igual qualidade.

Entretanto, a partir das características sócio-históricas relacionadas à guerra em diferentes povos (por exemplo polinésios, zulus, mamelucos e samurais), Keegan (2006) observa o caráter contextual da racionalização da ação militar, a partir de uma perspectiva utilitarista, em Clausewitz (2010). Em outras palavras, o autor destaca que "em sua época o Iluminismo[8] mandava" (KEEGAN, 2006, p.76). Tal destaque é relevante na compreensão quanto ao fracasso de tal perspectiva, uma vez que

[8] Para melhor detalhamento sobre o impacto dos ideais Iluminista e progressista, acredito ser interessante apresentar a visão de Hobsbawm (2014a, p.47), de que seria "a convicção no progresso do conhecimento humano, na racionalidade, na riqueza e no controle sobre a natureza – de que estava profundamente imbuído o século XVIII – derivou sua força primordialmente do evidente progresso da produção, do comércio e da racionalidade econômica e científica que se acreditava estar associada a ambos.

> no mundo industrial em desenvolvimento, as condições de riqueza crescente e a ascensão dos valores liberais estimularam a expectativa de que as dificuldades históricas sob as quais a humanidade labutara estavam no fim. Mas esse otimismo revelou-se insuficiente para alterar os meios pelos quais os Estados resolviam suas disputas (KEEGAN, 2006, p. 90).

Tal perspectiva contextualiza transformações mais profundas, ocorridas na própria sociedade e se que relacionam à estrutura militar. Sob tal aspecto, uma questão fundamental é a profissionalização dos exércitos a partir do modelo hierárquico e burocrático em evidência na época. A respeito desta transformação, Keegan (2006, p.445) destaca que

> enquanto em 1789 mais de 90% dos oficiais eram nobres (embora de uma nobreza amiúde muito pequena, cujo título heráldico conferia quase que a única posição social que gozavam), em 1794 restavam apenas 3% deles. Os lugares vagos foram tomados por civis, ou, com mais frequência, por antigos sargentos dos regimentos reais aos quais a Revolução ofereceu de fato "uma carreira aberta aos talentos" (...).

Parece interessante observar, entretanto, a afirmação de Keegan (2006, p.30) de que "a guerra abarca muito mais que a política, que é sempre uma expressão de cultura, com frequência um determinante de formas culturais e, em algumas sociedades, é a própria cultura". Assim, outra questão relacionada ao fracasso dos ideais clausewitzianos, observado por Keegan (2006), pode referir-se ao papel ocupado pelo conflito bélico na dinâmica de acumulação e expansão capitalista. De maneira mais contundente, a própria dinâmica do modo de produção capitalista haveria incorporado a ação bélico-militar enquanto política de Estado (FIORI, 2014).

Desta forma, na subseção seguinte o caráter prático da guerra na expansão da sociedade organizacional, assim como a consolidação de uma ideologia que se pode chamar de capitalista, serão detalhados.

2.2.4 Expansão e consolidação da sociedade burguesa apoiada sobre uma ideologia bélico-militar.

A partir do que foi descrito nas subseções anteriores, é possível observar características bastante específicas do cidadão "esclarecido" europeu do século XIX, que teriam papel fundamental na construção do imaginário social sobre o papel deste indivíduo diante do mundo. Para Hobsbawm (2014a, p.48), tais características se relacionam com a perspectiva

> um individualismo secular, racionalista e progressista dominava o pensamento "esclarecido". Libertar o indivíduo das algemas que o agrilhoavam era o seu principal objetivo: do tradicionalismo ignorante da Idade Média, que ainda lançava sua sombra pelo mundo, da superstição das Igrejas (distintas da religião "racional" ou "natural"), da irracionalidade que dividia os homens em uma hierarquia de patentes mais baixas e mais altas de acordo com o nascimento ou algum outro critério relevante. A liberdade, a igualdade e, em seguida, a fraternidade de todos os homens eram seus slogans.

Complementarmente, destaco a fala de Hobsbawm (2014c, p.112) de que

> não há dúvida de que os profetas burgueses de meados do século XIX pensavam num mundo futuro único e mais ou menos padronizado, onde todos os governos reconheceriam as verdades da economia política e do liberalismo, levadas através do planeta por missionários impessoais mais poderosos que os da cristandade ou do islamismo; um mundo refeito à imagem da burguesia, onde talvez mesmo as diferenças nacionais acabassem por desaparecer.

A dimensão ideológica associada a tais perspectivas se relacionava aos recentes avanços científicos e benefícios econômicos obtidos pela sociedade europeia. O padrão europeu deveria se estender pelo restante do planeta, para as demais sociedades, como uma reação "natural" da evolução humana. Assim,

> a versão dos epígonos da economia clássica procura apresentar o ser racional, calculador e egoísta como fundamento da sociedade, definida como a agregação dos indivíduos atomizados. São naturais e, portanto, incontornáveis as leis que induzem todo indivíduo à troca e o submetem ao veredicto da concorrência, ao julgamento impessoal e imparcial do mercado, entendido como lócus de conciliação dos egoísmos privados (BELLUZZO, 2013, p.40).

Entretanto, o simples fato de "se apresentar" como ser humano não era suficiente para que os indivíduos fossem também tratados "em pé de igualdade" com os cidadãos mais destacados das sociedades consideradas avançadas. No que se relaciona a tal distinção Hobsbawm (2014c) destaca o papel das nascentes ciências sociais (como a sociologia e a antropologia) e de seu vínculo com as ciências naturais (especialmente com a biologia). Desta forma, o autor observa que "o 'darwinismo social' e antropologia ou biologia racista pertencem não à ciência do século XIX, mas à sua política" (HOBSBAWM, 2014c, p.404).

Especialmente quanto ao darwinismo social, é interessante notar que se adequava não somente na justificativa das desigualdades identificáveis entre povos e

indivíduos, mas também se colocava como uma espécie de permissão para imposição do poder europeu sobre outros povos, assim como da sua elite industrial sobre o restante da própria sociedade. A respeito da interpretação de evolução darwiniana, Keegan (2006, p.116) observa que

> a obra original de Darwin baseava-se meramente na observação externa das espécies, o que o levou a sugerir que os indivíduos mais bem adaptados ao seu meio eram os que mais provavelmente sobreviveriam e que, na maturidade, os filhotes desses sobreviventes, herdando as características de seus pais, sobreviveriam em número maior do que os descendentes dos menos bem adaptados, e que suas características herdadas acabariam dominantes dentro da espécie como um todo.

Assim, no que se refere à adaptação desta teoria como tentativa de compreensão das diferenças entre sociedades humanas, Hobsbawm (2014c, p.187/188) destaca que

> na "luta pela existência" que forneceu a metáfora básica do pensamento econômico, político, social e biológico do mundo burguês, somente os "mais capazes" sobreviveriam, sendo sua "capacitação" comprovada não apenas por sua sobrevivência, mas também por sua dominação. A maior parte da população mundial tornou-se vítima daqueles cuja a superioridade econômica, tecnológica e consequentemente militar era inconteste e parecia indestrutível: as economias e os Estados da Europa central e setentrional e os países estabelecidos alhures por seus imigrantes, especialmente os Estados Unidos.

É neste sentido que o darwinismo social não se apresentava somente como uma formulação científica sobre a realidade observada por determinados indivíduos, mas também uma construção ideológica, contextualizada e datada de um momento histórico específico. A este respeito, vale a observação de que

> mesmo a teoria darwinista a evolução impressionava não porque o conceito de evolução fosse novo – era familiar havia décadas -, mas porque fornecia, pela primeira vez, um modelo de explanação satisfatório para a origem das espécies, e o fez em termos que eram inteiramente conhecidos até para não cientistas, visto que refletiam os conceitos mais familiares da economia liberal, a competição (HOBSBAWM, 2014c, p.383).

Nesta condição, a competição era considera pela classe burguesa mais que uma condição econômica, mas uma demonstração de superioridade biológica e social. O espetacular crescimento econômico (por meio da produção industrial), a ampliação do conhecimento científico e a consequentemente melhoria das condições sociais nas

nações europeias (ainda que de maneira desigual), proporcionou a percepção de que o burguês se colocava em um patamar acima do restante da humanidade. Decorrente desta dimensão apresentava-se também a percepção de que uma espécie de "autorização natural" para agir em nome da sua racionalidade em favor do "avanço" humano, ainda que este fosse restrito, "e, desde que o poder político e militar passou a se basear de forma crescente no potencial industrial, na capacidade tecnológica e no *know-how,* as consequências políticas do desenvolvimento industrial tornaram-se bem mais sérias do que antes" (HOBSBAWM, 2014b, p.77). Assim, Hobsbawm (2014b, p.48) destaca que

> em termos materiais, em termos de conhecimento e de capacidade de transformar a natureza, parecia tão patente que a mudança significava avanço, que a história – de todo modo a história moderna – parecia sinônimo de progresso. O progresso era medido pela curva sempre ascendente de tudo o que pudesse ser medido, ou que os homens escolhessem medir.

Tal avanço não se relacionava apenas com as ações econômicas, políticas e sociais ocorridas em território europeu. De fato, a segunda metade do século XIX é marcada pela expansão de tal modelo de sociedade para o restante das comunidades do planeta (ao menos as comunidades conhecidas à época). A possibilidade de atuação em novos mercados e o estabelecimento de negociações comerciais além dos limites territoriais de seus países de origem ocasionou crescimento econômico muito superior. A este respeito, Hobsbawm (2014b, p.67) observa que

> o capitalismo tinha agora o mundo inteiro a seu dispor, e a expansão simultânea do comércio e dos investimentos internacionais dá bem a medida do entusiasmo que teve em capturá-lo. O comércio mundial entre 1800 e 1840 não tinha chegado a duplicar. Entre 1850 e 1870, cresceu 260%.

Destacando o caráter enfatizado pela nova ideologia, fortemente voltado ao crescimento econômico, Fiori (2014, p.26) afirma que "a internacionalização do capitalismo europeu se deu pela progressiva ampliação – competitiva e bélica – dos territórios econômicos supranacionais, dos seus primeiros Estados nacionais". A relevância quanto ao papel estatal na promoção dos interesses econômicos privados se apoia sob a perspectiva de que "nenhum capital privado individual jamais logrará se internacionalizar sem o apoio do seu Estado de origem" (FIORI, 2014, p.28). Em outras palavras, o autor apresenta que

> não há como uma economia nacional se expandir simplesmente por meio do jogo das trocas, nem há como uma economia capitalista se desenvolver de forma ampliada e acelerada sem que ela esteja associada a um Estado com projeto de acumulação do poder e de transformação ou modificação da ordem internacional estabelecida (FIORI, 2014, p.28).

Desta forma, Fiori (2014) compartilha a noção de que a dinâmica do modo de produção capitalista levaria ao ideal expansionista e conquistador, como uma forma de atender as suas necessidades de expansão econômica e de acumulação. Assim, o autor destaca que "a única certeza é que o sistema deverá encontrar novos espaços e territórios de expansão, assim como deverá derrubar novas fronteiras, movido pela mesma energia fundamental empregada em suas competições e em suas guerras internas" (FIORI, 2014, p.32). A partir destas observações, o autor é enfático em afirmar que

> todas as grandes potências foram expansivas e imperialistas desde o momento da consolidação de seus centros de poder internos e utilizaram suas economias nacionais como instrumento de poder a serviço de suas estratégias imperialistas, definindo as grandes metas de suas economias nacionais e de sua própria política econômica a partir desses objetivos estratégicos situados no campo do poder. Por isso, a luta dessas grandes potências parece quase inseparável da luta pela expansão contínua do seu território econômico supranacional e pelo controle monopólico de novos mercados, de bens, de créditos ou investimentos (FIORI, 2014, p.40).

Tal dimensão expansionista destas nações não se limitou à sua busca por novos mercados fornecedores e consumidores. Ao contrário, na medida em que as "boas oportunidades" disponíveis "mundo afora" se esgotassem, mais evidente se apresentava a disputa entre as nações desenvolvidas. Sob uma perspectiva aproximada, Keegan (2006, p.488) observa que

> durante os séculos XVIII e XIX, suas distinções (entre a classificação de guerra "justa" ou "injusta") foram deixadas de lado, pois a política nacional foi em larga medida permeada pela concepção amoral maquiavélica de que a soberania proporcionava ao Estado todas as justificativas de que precisava em sua escolha de ação; na ausência, desde a Reforma, de qualquer autoridade supranacional para contestá-la, essa filosofia prevaleceu ao longo de toda a era da pólvora.

Assim, no que se refere às nações economicamente avançadas, "a industrialização e a Depressão transformaram-nas num grupo de economias *rivais*, em que os ganhos de uma parecia ameaçar a posição de outras" (HOBSBAWM, 2014b,

p.72, grifo do autor). Como resposta à elevação da tensão competitiva entre empresas e nações e os impactos sobre a margem de lucro, a busca pelo protecionismo se apresentou por meio da "combinação de concentração econômica e racionalização empresarial ou, na terminologia americana que agora começa a definir estilos globais, 'trustes' e 'administração científica'" (HOBSBAWM, 2014b, p.73). Assim, "a 'mão visível' das modernas organização e administração empresariais agora substituía a 'mão invisível' do mercado anônimo de Adam Smith" (HOBSBAWM, 2014b, p.76).

É interessante observar, portanto, que a dinâmica burguesa a partir da segunda metade do século XIX, ainda que se apoie sobre bases econômicas liberais, não se apresenta totalmente fiel a ela. Em outras palavras, Fiori (2014, p.40/41) sublinha que

> nesta luta, todas as grandes potências e grandes capitais privados desrespeitaram sistematicamente a regras e instituições competitivas do mercado. Nesse ponto, pode-se dizer que existe uma "lei de ferro": a liderança do capitalismo sempre esteve nas mãos dos capitais privados e das economias nacionais que, apoiadas no poder internacional de seus Estados, conseguiram operar com sucesso na contramão das leis do mercado. (...) Além disso, do ponto de vista estritamente macroeconômico, também pode-se dizer que as grandes potências desrespeitaram sistematicamente os preceitos da ortodoxia econômica em nome de sua luta pela conquista de mais poder, e mesmo assim conseguem manter sua credibilidade fiscal e financeira, acumulando ainda mais o poder.

Assim, não parece indevido afirmar que a constituição do caráter competitivo desta nova sociedade não se apoia puramente sob dogmas econômicos clássicos (Liberalismo). Ao contrário, sua característica lembra mais o comportamento de uma disputa bélica, seja justificada pela necessidade de sobrevivência, seja como mecanismo de expansão e crescimento. No que se refere a imposição pela força, por parte dos países europeus avançados às demais sociedades, consideradas por eles atrasadas, Hobsbawm (2014b, p.39) observa que

> basicamente, essas sociedades estavam todas igualmente à mercê dos navios que vinham do exterior com carregamento de bens, homens armados e ideias diante das quais ficavam impotentes, e que transformaram seus universos como convinha aos invasores, independente do sentimento dos invadidos.

Ainda no que se refere à tal compreensão quanto à competição é importante observar que "todos os países que se transformaram em grandes potências capitalistas

passaram por longos períodos de guerra ou por guerra extremamente destrutivas" (FIORI, 2014, p.38). De maneira ampliada, o autor ainda destaca que

> essa ameaça futura de guerra ocupou lugar central no desenho dos objetivos estratégicos de suas políticas de desenvolvimento e de industrialização e, ainda mais, na luta constante pela liderança do processo de inovação tecnológica e pelo controle das tecnologias de ponta. No mundo dos "grandes ganhadores", quando existe incompatibilidade temporária entre a conquista de situações monopólicas e a obtenção de lucros extraordinários, ou quando estão em disputa por recursos estratégicos, a prioridade sempre foi a conquista e a defesa das ações monopólicas.

A ação bélico-militar se colocaria, desta forma, como prática geopolítica das nações industrializadas, não necessariamente como maneira de estabelecer práticas expansionistas para o capital privado nacional (visando o mercado das nações não industrializadas), mas especialmente como forma de responder à ação expansionista dos demais países industrializados, em uma luta competitiva em escala global (HOBSBAWM, 2014b; FIORI, 2014). Assim, Fiori (2014, p.70) conclui que

> da perspectiva do poder global, o sistema mundial é uma máquina de acumulação de poder e riqueza, e seu motor é a competição e a guerra entre seus Estados e economias nacionais. Dentro desse sistema mundial não existem países satisfeitos; todos estão sempre se propondo a aumentar seu poder e sua riqueza, e, nesse sentido, todos são expansivos (...).

Desta forma, ainda que não se tenham esgotado todos os eventos relacionados a ascensão da sociedade organizacional, destaco que a contextualização realizada possibilita percepção adequada no que se refere à finalidade e objetivos deste estudo. Apresenta-se necessário, contudo, maior aproximação com o contexto de onde se pretende emergir uma noção de competição, notadamente os Estados Unidos.

2.3 Constituição da sociedade estadunidense.

Marca da década de 1580 o início da colonização inglesa em território norte americano. Batizada inicialmente de Virgínia, uma referência honrosa à Elizabeth, a rainha virgem, coube a Sir Walter Raleigh a realização das primeiras expedições à nova terra, principalmente à procura de metais preciosos. O insucesso dos objetivos expedicionários desapareceu juntamente com seus exploradores. Novo impulso

colonizador se dá no início do século XVII. Formulado a partir da atuação de duas empresas (as companhias de Londres e Plymouth), tal modelo colonizador apresentava nesta etapa características das empresas capitalistas à época, organizadas a partir de comerciantes. Ainda que tal tentativa também não tenha se apresentado exitosa, "a colonização tinha ganhado um impulso que não cessaria" (KARNAL, 2004, posição 701 de 4.675).

Apresentando rápido crescimento populacional entre o século XVII e início do século XVIII (de 2.500 pessoas em 1620 para 250 mil pessoas em 1700), o território formado pelas 13 colônias no continente americano apresentava ampla diversidade de perfis étnicos, religiosos e culturais. Em virtude de suas características climáticas, as colônias localizadas mais ao norte (ou colônias do Norte) não apresentavam atrativos para exploração da coroa inglesa, favorecendo "o surgimento, único no universo colonial das Américas, de um núcleo colonial voltado à policultura, ao mercado interno e não totalmente condicionado aos interesses metropolitanos" (KARNAL, 2004, posição 935 de 4675). Já ao sul constitui-se modelo produtivo alinhado às necessidades e interesses da metrópole. Em virtude do clima propício, sua economia se desenvolve nos moldes de outras colônias europeias do continente americano, neste caso voltada para a monocultura do tabaco. É também associada a tal prática econômica que se desenvolve a escravidão de populações africanas, para fins de utilização como força de trabalho nas plantações.

Diante destas diferenças, o desenvolvimento das colônias inglesas, de forma geral, se dá de maneira independente à metrópole. Isto ao menos até a ascensão política da burguesia inglesa, e o estabelecimento de uma monarquia parlamentar no século XVIII. Assim, frente à tentativa cada vez mais incisiva de subordinação da vida cotidiana nas colônias aos interesses expansionistas da metrópole, além da influência do ideal Iluminista, em 4 de julho de 1776 é apresentada a Declaração de Independência das 13 colônias. A diversidade presente nas colônias apresentou-se como grande empecilho para unificação, inclusive dos interesses muitas vezes divergentes entre o Norte e o Sul (KARNAL, 2004; FERNANDES; MORAIS, 2004).

Constituindo-se em oposição ao tradicionalismo britânico e influenciado pelos ideais de liberdade e racionalismo iluminista, o momento inicial da independência dos Estados Unidos se dá por meio da definição do formato de republicanismo adaptado ao entendimento à época (KARNAL, 2004; AMEUR, 2013). Tal dimensão associa-se também aos grupos que lideraram o processo de independência, marcadamente

"comerciantes, latifundiários e intelectuais urbanos" (KARNAL, 2004, posição 1.548 de 4.675). No que se refere às dificuldades inerentes à constituição da nova nação, Fernandes e Morais (2004, posição 1.634 de 4.675) observam que "o país, como um todo, permanecia fiel à visão que tinha construído de si mesmo: um lugar independente, democrático e autossuficiente, guiado por pessoas virtuosas que marchavam em direção ao progresso".

O desejo de expandir os territórios estadunidenses também pode ser identificado deste os primórdios da nação. Orientada por este desejo e aproveitando as dificuldades vivenciadas pelas nações europeias em virtude das Guerra Napoleônicas, a aquisição da Louisiana junto à França, assim como a tomada da Flórida da corte espanhola, representariam o início do desenvolvimento de um sentimento nacionalista "sob a forma de conquistas territoriais" (FERNANDES; MORAIS, 2004, posição 1.650 de 4.675). É sob tal perspectiva que Fernandes e Morais (2004, posição 1.654 de 4.675) observam que "a 'marcha para o oeste' nasceu, portanto, como símbolo de expansão do modo de vida da nova república nacionalista dos norte-americanos". Assim, Ameur (2013, posição 31 de 1.571) observa que "de 1789 a 1860, o território ocupado pela União passa de 2 milhões para quase 8 milhões de quilômetros quadrados". A expansão populacional apresenta também amplo crescimento, saindo de 4 milhões de habitantes em 1790 para 31,5 milhões em 1860 (AMEUR, 2013).

Tal ideal expansionista apresentou-se adaptado à realidade vivenciada pelas monarquias europeias após a Revolução Francesa. Sob um contexto de mobilização das monarquias nacionais contra as ideias liberais, sustentados inclusive por ação militar, desenvolve-se, em 1823, a Doutrina Monroe ("A América para os americanos"). Apoiada sob uma postura diplomática neutra por parte do presidente James Monroe,

> em troca da não intervenção dos europeus na América, o presidente prometia a não interferência dos Estados Unidos nas questões exclusivamente europeias. Ao mesmo tempo, colocava-se como juiz e guardião de todas as questões que pudessem envolver a América como um todo, tanto na parte central como no cone sul do continente (FERNANDES; MORAIS, 2004, posição 1.710 de 4.675).

Guia da política externa dos Estados Unidos até o século XX, justificando a ampliação dos ideais de paz e liberdade, tal Doutrina proporcionou o fortalecimento da

nação no Novo Mundo, a partir da perspectiva de "protetores" desta terra. (FERNANDES; MORAIS, 2004)[9].

Vivenciando ainda as dificuldades de unificar territórios com características tão distintas (algumas vezes até divergentes), os Estados Unidos do início do século XIX guardava em si questões tão complexas quanto a escravidão, uma grave crise econômica (entre 1819 e 1824), a convivência com os indígenas (a partir dos interesses dos "homens brancos") e o conflito entre racionalismo e religiosidade. Todas estas questões suscitavam a necessidade de buscar questões que suprimissem estas diferenças e contribuíssem para a unificação da nação. Conforme observam Fernandes e Morais (2004, posição 2.001 de 4.675), "os inimigos externos, as campanhas de expansão para o Oeste e uma missão comum a todos contribuíram para isso".

O ideal expansionista apresentado pelos Estados Unidos, ao menos até parte do século XIX apresenta forte sustentação religiosa. O ideal religioso de que a população dos Estados Unidos se apresentaria como o povo escolhido de Deus, presente desde o tempo dos colonos (KARNAL, 2004), "passariam a povoar o imaginário coletivo da nação que se acreditava eleita para um destino glorioso" (FERNANDES; MORAIS, 2004, posição 2.005 de 4.675). É sob tal concepção que se desenvolve a noção chamada de "destino manifesto", que representa a missão do povo estadunidense de divulgar seu conceito de sociedade livre e democrática para populações carentes e percebidas como atrasadas. A execução associada às "boas novas" se dava por meio de ações imperialistas frente a outros povos (FERNANDES; MORAIS, 2004). A este respeito, Ameur (2013, posição 75 de 1.573) observa que

> em 1860, portanto, os Estados Unidos já não são a nação distante e insignificante que eram logo após a independência. Esse crescimento explosivo permite que os americanos tomem consciência de seu poderio e lhes dá confiança no futuro, mesmo que agora a unidade se esfacele e o sentimento nacional ainda esteja em seus primeiros balbucios.

Contudo, a expansão geográfica das fronteiras nacionais trazia à tona as dificuldades decorrentes da questão escravista. Enquanto os estados do Sul pretendiam manter e até mesmo expandir sua força por meio da instauração da escravidão nos

[9] Quanto a tal questão destaco a observação de Fiori (2014, p.72) de que "nos seus 250 anos de história independente, os Estados Unidos iniciaram em média, uma guerra a cada três anos, exatamente como a Inglaterra, e contaram com vantagem de serem membros por nascimento da pequena comunidade dos estados produtores da "ética internacional" que arbitraram as "guerras justas" e o "livre comércio".

novos estados anexados, a mobilização dos estados nortistas possuíam exatamente a intenção contrária, na intenção, inclusive, de enfraquecer politicamente os primeiros. Ainda que pautados por práticas econômicas alinhadas ao capitalismo nascente, os interesses destes dois grupos apresentavam-se divergentes quanto à sua atuação frente ao modo de produção. Esta apresentou-se como uma questão crucial para o acontecimento da Guerra de Secessão (FERNANDES; MORAIS, 2004; AMEUR, 2013).

Inserido em um contexto de tensão extrema em torno do debate sobre a escravidão, a vitória de Abraham Lincoln nas eleições de 1860 marcou definitivamente os rumos da guerra civil. Republicano favorável ao ideal do trabalho livre, sua vitória foi mal recebida pelos representantes dos estados do Sul. Apesar de apresentar certa ambiguidade no discurso, não defendendo o abolicionismo, o posicionamento antiescravista do então presidente foi percebido como suficiente pela elite sulista (pressionada pela proibição do tráfico de escravos) para anunciar, estado por estado, sua saída da União (FERNANDES; MORAIS, 2004; AMEUR, 2013).

O desmembramento da nação, entretanto, era inaceitável para Lincoln, que mobilizou forças da União para reprimir tal mobilização (FERNANDES; MORAIS, 2004). Assim, como observa Ameur (2013, posição 588 de 1.571) “pela primeira vez, o inimigo a ser derrotado não é inglês, mexicano ou ameríndio”. O maior poderio industrial e militar, além de maior contingente populacional, por parte dos estados do Norte (em torno de 22 milhões de pessoas contra pouco menos de 9 milhões do Sul, sendo 3,5 milhões de escravos) fez com que a vitória se estabelecesse, ainda que de forma mais lenta que o esperado. Os motivos para tanto encontram-se na falta de tradições militares mais amplas. Ainda que os conflitos com ameríndios e mexicanos ao longo da primeira metade do século XIX tenham sido empreendidos por força regular, nenhum destes eventos exigia grandes contingentes de tropas. Assim, “quando soa o primeiro tiro de canhão no Forte Sumter, o exército regular da União conta com apenas 16 mil homens, espalhados num espaço com cerca de 4,5 milhões de quilômetros quadrados” (AMEUR, 2013, posição 670 de 1.573). Entretanto, a partir do confisco de terras sulistas, bloqueio comercial e proposta de libertação dos escravos, a estratégia nortista enfraquecia qualquer possibilidade de reação do Sul, mas, ao mesmo tempo, mantinha condições de recuperação após o período do conflito, uma vez que permanecia o foco da união (FERNANDES; MORAIS, 2004, AMEUR, 2013).

Ainda assim, estava longe de ser estabelecida uma unidade nacional plenamente consolidada, mesmo frente à questão da escravidão, e as arestas decorrentes do conflito armado permaneceram evidentes até, pelo menos, metade da década de 1870. Independente desta questão, a vitória nortista significou a superioridade do seu modelo social sobre o sulista, fortalecendo determinados ideais constituintes de uma identidade nacional. Outro aspecto decorrente da vitória do Norte refere-se à ampliação da base industrial, fortemente impulsionada pelos investimentos e apoio governamental realizados ao longo da Guerra de Secessão. Assim, tendo nas estradas de ferro a principal condição para tal avanço, a produção industrial "alcançou patamares de produção que se mantiveram entre os mais altos do mundo durante o resto do século XIX" (FERNANDES; MORAIS, 2004, posição 2.491 de 4.675). A respeito dos impactos da guerra, também Ameur (2013, posição 6 de 1.573) observa que "ao consagrar definitivamente a unidade da nação americana, essa guerra marca com nitidez a primeira etapa de sua elevação ao nível de superpotência".

Assim, embora esta se apresente uma contextualização sucinta quanto ambiente sob o qual emergem as empresas ferroviárias estadunidenses, entendo terem sido adequadamente atendidos os principais aspectos históricos associados ao nascimento e consolidação da nação estadunidense, até a segunda metade do século XIX. Inseridos no recorte temporal apresentado nas seções 2.1 e 2.2, o detalhamento quanto à história estadunidense em igual período objetiva, inclusive, possibilitar melhor compreensão quanto a ascensão ferroviária nos Estados Unidos, assim como os impactos decorrentes da Guerra de Secessão sobre esta indústria.

2.4 Ascensão ferroviária estadunidense e a Guerra de Secessão: origens da ferrovia transcontinental.

Ainda que a contextualização apresentada nesta subseção em diversos aspectos decorra das questões apresentados nos itens 2.2 e 2.3, em virtude da especificidade dos objetivos de pesquisa aqui apresentados, fica evidente a necessidade de compreender em detalhes as condições ambientais onde se desenvolve o modelo organizacional (e consequentemente, competitivo) da empresa ferroviária estadunidense, no século XIX, que se relacionem ao recorte analítico estabelecido.

No que se refere ao resgate histórico no campo da Administração, provavelmente duas das obras mais populares pertencem a Chandler (1963; 1999). Assim, no esforço de proporcionar um estudo histórico relacionado ao desenvolvimento de organizações e setores econômicos (especialmente voltado aos Estado Unidos), o autor faz menção ao importante papel das empresas ferroviárias na construção econômica da nação, assim como da sistematização de práticas e teorias organizacionais modernas (CHANDLER, 1963). Para o autor, tal contribuição se coloca tão relevante que ele chega a afirmar que os executivos das ferrovias "foram os pioneiros na gestão da empresa comercial moderna" (CHANDLER, 1999, p.80).

Ainda que discorde do pioneirismo das ferrovias enquanto modelo de negócio estadunidense, Perrow (2002) une-se a Chandler (1963; 1999) quanto à relevância destas na modelagem da estrutura e práticas organizacionais modernas. No que se refere a estas questões, Perrow (2002) destaca, entre outros aspectos, a estrutura divisional, ressaltando o desenvolvimento de uma área dedicada às finanças organizacionais, o estabelecimento de uma clara estrutura de controle informacional, a importância da liderança e bem-estar dos funcionários (adequadas ao entendimento da época). Como sustentação de todos estes pontos, encontrava-se uma perspectiva positiva quanto à eficiência organizacional e grande complexidade de operacionalizar um tipo de negócio essencialmente descentralizado. Entretanto, o autor destaca que o aspecto crucial no estabelecimento da influência e reprodutibilidade deste modelo organizacional associa-se necessariamente ao aumento da concentração de riqueza e poder frente ao restante da sociedade (PERROW, 2002).

Assim, resgato a perspectiva de Chandler (1963, p.23) a respeito da importância das ferrovias no desenvolvimento econômico e social estadunidense, uma vez que

> como as primeiras empresas privadas nos Estados Unidos com estruturas administrativas modernas, as ferrovias forneceram aos industriais precedentes úteis para a construção da organização quando as empresas industriais cresceram de tamanho e complexidade comparáveis. Mais do que isso, a construção das ferrovias, mais do que qualquer outro fator único, possibilitou esse crescimento da grande empresa industrial[10].

[10] Tradução livre de: As the first private enterprises in the United States with modern administrative structures, the railroads provided industrialists with useful precedents for organization building when the industrial enterprises grew to be of comparable size and complexity. More than this, the building of the railroads, more than any other single factor, made possible this growth of the great industrial enterprise.

Além destes aspectos, a concepção de tal relevância se associa também à expansão econômica proporcionada pela ampliação da malha ferroviária ao longo do território estadunidense, proporcionando novas oportunidades de negócios (CHANDLER, 1963; 1999; WHITE, 2012), inclusive colocando-se como fundamental para a produção industrial em massa (PERROW, 2002). Tais transformações chegam a ser consideradas Chandler (1999) como uma revolução. Ainda a respeito destas transformações, também Perrow (2002, capítulo 1, posição 33 de 36), observa que

> as ferrovias fizeram mais do que privatizar um bem público de grandes consequências (e os Estados Unidos eram a única nação industrializada a deixar isso acontecer): eles foram o ímpeto para obter decisões (compra, realmente) que tornaram as organizações "pessoas", com muitos privilégios a atender; que permitiu que as empresas possuíssem ações e, assim, controle, outras empresas (muitas vezes concorrentes próximos) e centralizar o capital na cidade de Nova York; e que, quando haviam tomado o dinheiro do capital privado e concessões governamentais, permitiram o movimento maciço de fusão em 1890. As ferrovias também estabeleceram o padrão para as relações trabalhistas, criaram uma economia nacional e não regional e eram temas de ambos os trabalhadores mais mortíferos Conflitos e o maior escândalo fiscal do século[11].

Associado a estas questões, Chandler (1963; 1999) observa que esta profunda transformação administrativa ocorre a partir da década de 1850, especialmente em virtude dos desafios operacionais que se apresentavam com o crescimento das organizações. Sobre tal transformação, Chandler (1963, p.21) destaca que "a operação de uma ferrovia ou canal exigia mais administração que a sua construção"[12], especialmente no que se refere à administração da malha ferroviária, que crescia rapidamente e demandava novos métodos de gestão (CHANDLER, 1963). Associado a tal expansão ferroviária "os movimentos de transportadores deveriam ser

[11] Tradução livre de: But the railroads did more than privatize a public good of major consequences (and the United States was the only industrialized nation to let this happen): they were the impetus to get (purchase, really) rulings that made organizations "persons", with many attendant privileges; that allowed firms to own stock in, and thus control, other firms (often close competitors) and to centralize capital in New York City; and that when they had drunk their fill of private capital and government gifts, enabled the massive merger movement of the 1890. Railroads also set the pattern for labor relations, created a national rather than regional economy, and were the subjects of both the deadliest labor conflicts and the largest fiscal scandal of the century.

[12] Tradução livre de: The operation of a railroad or canal called for more administration than its construction.

cuidadosamente coordenados e controlados se os bens e passageiros fossem movidos em segurança e com um mínimo de eficiência"[13] (CHANDLER, 1999, p.,81).

Entretanto, tal relevância não se configura desde os primórdios do desenvolvimento ferroviário dos Estados Unidos. Iniciada em quatro de julho de 1828, "pouco mais de meio século após a declaração que resultou na criação da nova nação" (WOLMAR, 2012a, posição 260 de 7.713), a construção da primeira ferrovia dos Estados Unidos teve seu início não coincidentemente associado ao processo de independência do país. Atrelado em um primeiro momento ao investimento financeiro externo (especialmente oriundo de bancos britânicos) e a poucas restrições governamentais (decorrente do ideal econômico liberal), o desenvolvimento ferroviário estadunidense se transformaria, a partir de vultuoso deslocamento de capital do governo federal (ou por ação governamental direta) para poucas e grandes empresas privadas, algo não identificado em países como França e Inglaterra (PERROW, 2002).

Outra caraterística inerente ao desenvolvimento das empresas ferroviárias nos Estados Unidos, conforme destacado por Perrow (2002), White (2012) e Wolmar (2012a; 2012b), apresenta-se pela expressiva presença de atuação corrupta por parte dos empreendedores e funcionários ferroviários junto aos representantes estatais, para atendimento às demandas organizacionais diante de um ambiente altamente competitivo. Quanto a tal atendimento, os autores querem se referir a ações que proporcionassem vantagem ou melhoria da performance organizacional frente aos demais concorrentes. A estas, então, seriam associadas ações como liberação documental, para seção de terras em favor das empresas ferroviárias e construção das ferrovias, manipulação das tarifas cobradas às empresas, liberação de empréstimos estatais para financiamento das atividades organizacionais, sem a clara definição quanto ao benefício público, e pela violenta disputa comercial entre empresas. Por meio da ação corrupta, portanto, tornou-se possível maior direcionamento e concentração de poder e riqueza aos proprietários e gestores ferroviários, transformando de forma crucial a prática competitiva neste mercado (PERROW, 2002). Um terceiro aspecto que se relaciona a este último refere-se à utilização de meios violentos na competição com outras empresas ferroviárias. Sua conexão ao ponto anterior relaciona-se à utilização de meios ilegais para ocasionar benefícios governamentais à própria organização ou

[13] Tradução livre de: the movements of carriers had to be carefully coordinated and controlled if the goods and passengers were to be moved in safety and with a modicum of efficiency.

prejuízos a empresas concorrentes. No entanto, em diversos momentos ao longo da história ferroviária estadunidense, é possível identificar a utilização de força física na produção de prejuízo aos concorrentes (WOLMAR, 2012a).

Ainda que a intensificação do desenvolvimento ferroviário estadunidense se dê entre as décadas de 1850 e 1890 (PERROW, 2002), os desdobramentos técnicos, políticos e econômicos associados à Guerra de Secessão catalisam as transformações iniciadas uma década antes, transformando definitivamente o cenário nacional (CHANDLER, 1963; PERROW, 2002; WHITE, 2012; WOLMAR, 2012a; 2012b). Um aspecto fundamental quanto a aproximação entre empresas ferroviárias e governo federal se refere à própria utilização do transporte ferroviário pelas tropas do Norte, fator crucial para possibilitar sua vitória (WOLMAR, 2012b).

Considerada a primeira guerra da história a contar amplamente com armamentos, equipamentos e tecnologias decorrentes da industrialização moderna, as tropas nortistas desenvolveram um novo tipo de ação militar, mais flexível e com maior capacidade de transporte, a partir da eficiente utilização das ferrovias. Entretanto, ainda que utilizadas desde o início do conflito armado, a complexidade das operações militares espaçadas em um território equivalente ao continente europeu dificultava a adequada utilização do modal. Assim, foi a partir da chegada de executivos das ferrovias, que se deu a transformação da história da guerra civil. A este respeito, destacam-se especialmente Thomas Scott (vice-presidente da *Pennsylvania Railroad*), ainda em 1861, na função de Subsecretário de Guerra e Daniel McCallum (ex-executivo de empresas ferroviárias), em 1862, na posição de Diretor Militar e superintendente de ferrovias, assessorado por Herman Haupt (engenheiro com ampla experiência na construção de pontes ferroviárias, formado na Academia Militar dos Estados Unidos), que a partir do mesmo ano esteve subordinado à Ferrovias Militares dos Estados Unidos, além da submissão da gestão das ferrovias ao governo nortista. O destaque na utilização das ferrovias para ação militar foi tamanho que militares das nações europeias se deslocaram aos Estados Unidos para acompanhar como se dava tal gestão militar (WOLMAR, 202a; 2012b).

A consequência associada à participação empresarial no conflito armado é destaca também por Wolmar (2012a). Assim, o autor observa que a grande transformação, agregando maior complexidade às operações ferroviárias, ocorre com o *boom* ferroviário pós-Guerra de Secessão. A partir das consequências da guerra se dá a mudança da natureza destas organizações, se configurando em grandes corporações

empresariais, com abrangência nacional e volume de transporte incomparável ao que era realizado até o período antes da guerra. A complexidade associada às novas operações exigia competência e conhecimentos técnicos não somente da manutenção dos trens ou da linha férrea, mas também do controle de agendas e horários de movimentação, técnicas sofisticadas (para a época) de gerenciamento de pessoas (uma vez que as principais organizações possuíam número de funcionários superiores a qualquer indústria estadunidense na época), além de variadas habilidades financeiras para atender às necessidades do investidor capitalista na determinação dos valores de transporte de carga e das passagens. Assim, além dos ganhos ferroviários decorrentes da utilização militar por parte do governo (ainda que o período de guerra não seja, em muitos aspectos, positivo para as organizações inseridas no contexto do conflito), as empresas ferroviárias atingiram novo patamar na sociedade estadunidense (WOLMAR, 2012a; 2012b). Em outras palavras, Wolmar (2012b, posição 1.135 de 6.838) destaca que "de forma geral, a guerra assegurou posição vital para as ferrovias na infraestrutura nacional (...)"[14], aspecto que pode ser identificado já no estágio inicial do conflito, a partir da assinatura do *Pacific Railroad Act*, em julho de 1862, pelo presidente Abraham Lincoln (WHITE, 2012; WOLMAR, 2012a).

Em linhas gerais, o ato presidencial realizava um desejo antigo de parte da sociedade estadunidense (neste momento justificado por necessidades militares), e estabelecia os parâmetros para construção da primeira ferrovia transcontinental nos Estados Unidos, autorizando também as empresas responsáveis pela construção da ferrovia, a saber: *Central Pacific Railroad* e *Union Pacific Railroad* (WHITE, 2012; WOLMAR, 2012a). Destaco ainda a observação de White (2012) no sentido de que a *Union Pacific Railroad* "foi a primeira corporação fretada pelo governo federal desde o Banco dos Estados Unidos, e inicialmente era uma mera concha" (WHITE, 2012, posição 893 de 16.052). A este respeito, ainda que a construção da primeira ferrovia transcontinental tenha sido iniciada em 1863, sua conclusão se deu somente em 1869, três anos após o previsto incialmente. O final do conflito armado também se apresentou como oportunidade para finalizar sua construção, uma vez que as forças militares cederam engenheiros civis e outros engenheiros iniciantes que haviam servido com as tropas do Norte na Guerra de Secessão (WOLMAR, 2012a; 2012b).

[14] Tradução livre de: overall the war secured the railroads' position as a vital part of the nation's infrastructure (...)

No que se refere ao impacto organizacional no período posterior à guerra, Perrow (2002) associa a ascensão de grandes organizações, com alcance nacional e o aumento progressivo de sua influência em setores da sociedade não relacionados às suas operações. As influências e transformações associadas a este novo patamar são melhor representadas, na concepção de White (2012), na concretização das ferrovias transcontinentais, que tinham por finalidade atravessar o território nacional, e simbolizavam "o progresso, o nacionalismo e a civilização, não apenas nos Estados Unidos, mas também no Canadá e no México" (WHITE, 2012, posição 312 de 16052).

Ainda quanto ao novo modelo de linha férrea, Wolmar (2012a, posição 205 de 7.713) observa que "a construção da Transcontinental abrangeu os melhores e piores aspectos da cultura estadunidense pioneira"[15]. Relacionado a tal questão, Wolmar (2012a) observa a grande quantidade de trabalhadores mortos em ambas empresas envolvidas com a construção da ferrovia transcontinental, não somente em decorrência riscos associados à própria construção (utilização de explosivos e ferramentas), mas também dos conflitos vivenciados com população local (especialmente fazendeiros), com os nativos e mesmo entre os funcionários das duas empresas envolvidas no projeto. Todos estes esforços e riscos, entretanto, eram compreendidos como etapas necessárias para o atingimento de um patamar mais elevado de sociedade (decorrente da expansão ferroviária). Assim, uma vez que a construção da ferrovia transcontinental tinha caráter não somente econômico, mas também político e especialmente militar, em diversos momentos de sua construção tropas militares resguardavam os trabalhadores das investidas "inimigas", para que o trabalho não fosse interrompido. Desta forma, destaco ainda a interpretação de White (2012b, posição 443 de 16.052), de que "nos Estados Unidos, as transcontinentais são filhas da Guerra Civil e do poderoso governo federal cujo Richard Bensel, o cientista político estadunidense, havia denominado de *Yankee Leviathan*"[16].

Da mesma forma como vivenciado anteriormente, logo após a conclusão da primeira transcontinental foram evidenciados casos de corrupção e irregularidades entre as organizações envolvidas na construção. O enriquecimento duvidoso (e posteriormente ilícito) de alguns dos empresários do ramo ferroviário levou a que

[15] Tradução livre de: the building of the transcontinental encompassed both the best and worst aspects of pioneering American culture.

[16] Tradução livre de: In the United States the transcontinentals were children of the Civil War and the powerful federal government that Richard Bensel, the American political scientist, has called the Yankee Leviathan.

alguns fossem incluídos no rol de magnatas que conquistaram sua fortuna de forma ilícita, aumentando ainda mais as críticas e os grupos de descontentes com as práticas políticas e das empresas ferroviárias. Ao que observa Wolmar (2012), o grande volume de investimento governamental, considerando inclusive a construção de outras ferrovias transcontinentais, apresentava-se como destaque a manutenção do comportamento questionável por parte dos envolvidos.

Tal alcance nacional, na visão de Perrow (2002) e White (2012), associa-se também a grandeza dos projetos ferroviários vislumbrados pelos empresários, a partir de então, em profunda relação com os interesses do Governo Federal dos Estados Unidos e à revelia das populações nativas. Assim, enquanto antes da guerra as ações empresariais se debruçavam sobre construções de ferrovias locais e regionais, associado à Guerra Civil é possível observar o impulso para construção de grandes ferrovias que atravessassem o território nacional, especialmente no que se refere à ligação entre o leste e oeste dos Estados Unidos. A ascensão do patamar do projeto ferroviário ao nível federal transformou por completo as expectativas destes empresários. Agora, estes tinham acesso aos recursos federais e, em diversas situações, desenvolviam seus projetos e construções a partir dos interesses do governo central, com suporte financeiro deste (PERROW, 2002; WHITE, 2012).

A participação do governo federal no negócio ferroviário transformou também a forma como a competição se desenvolvia entre os atores envolvidos. A este respeito, Perrow (2002) entende que tal envolvimento aumentou a competição entre empresas ferroviárias por linhas regionais que possibilitassem o acesso às grandes cidades. A competição, desta forma, haveria sido ampliada para o patamar inter-regional, inclusive por meio da construção de linhas ferroviárias paralelas, construídas acima da demanda. Neste cenário, foram intensificadas as práticas manipulativas e corruptas já identificadas, agora realizadas apoiadas pela esfera do governo federal, no esforço de punir os rivais e inviabilizar a competição por meio de ações agressivas. (WHITE, 2012).

Desta forma, o alvoroço decorrente destas transformações possibilitou intensificação das aquisições e parcerias entre empresas ferroviárias, que proporcionassem melhor posicionamento na disputa por fatias do mercado e o estabelecimento de oligopólios. A aceitação (ou imposição) de tal vivência em muito se associava à noção de disputa entre o que era percebido como atrasado (representado por fazendeiros, trabalhadores e reformistas) e o que representava a modernidade (as

ferrovias) (PERROW, 2002; WHITE, 2012). Conforme observa White (2012, posição 319 de 16052),

> o próprio termo "transcontinental" comunicou a arrogância e o poder de uma nova tecnologia que envolveu o continente em bandas de ferro e aço, mas o termo também comunicou as qualidades ilusórias e enganosas dessas corporações, que nunca foram exatamente o que pareciam[17].

Assim, cabe o entendimento de que os investimentos realizados após a Guerra de Secessão transformaram a realidade do transporte ferroviário dos Estados Unidos. A partir destes, nas últimas décadas do século XIX a malha ferroviária superou as 200.000 milhas, cobrindo grande parte do território nacional. A este período Wolmar (2012a) associa à uma "idade do ouro" para as ferrovias, inclusive com o aprimoramento da qualidade do serviço ofertado, direcionado ao luxo. Entretanto, mesmo com o orgulho, facilidades e oportunidades associadas à expansão ferroviária, a nova condição de grande negócio associada às empresas ferroviárias deixou clara também as dificuldades e crises associadas ao novo momento. Especificamente relacionado a estes aspectos, a condição monopolista das empresas, assim como a utilização do dinheiro público em benefício próprio (inclusive como forma de ineficiências e descontrole) fez ruir a "lua de mel" com a população, colocando seus empresários em uma condição de aproveitadores, desonestos e manipuladores (WOLMAR, 2012a; WHITE, 2012). Com o passar do tempo se dissemina a percepção quanto "aos banqueiros de hoje em dia, amplamente suspeitos e grandes demais para falir" (WOLMAR, 2012a, posição 3.962 de 7.713).

Em poucos anos ficou evidente também o aspecto prejudicial das ferrovias às comunidades rurais, nativas (as que puderam se manter em suas localidades) ou mesmo cidades pequenas. Assim, ao mesmo tempo em que a chegada do sistema ferroviário à região proporcionava crescimento econômico e, consequentemente os impactos decorrentes deste (criação de empregos, eficiência dos mercados e melhor capacidade de distribuição), além das oportunidades para viagens, entre outros aspectos; seu estabelecimento também ocasionava a impossibilidade de manutenção dos hábitos de vida até então vigentes, a partir das "novidades" advindas das outras cidades, agora acessíveis por meio das ferrovias. Especialmente no que se refere às tribos nativas e

[17] Tradução livre de: The very term "transcontinental" communicated the hubris and power of a new technology that wrapped the continent in iron and steel bands, but the term also communicated the illusory and deceptive qualities of these corporations, which were never quite what they seemed.

sociedades rurais, houve profundo choque cultural, com uma imposição (vista como natural pela ideologia liberal vigente) da cultura da grande cidade. Assim, por todas estas questões e mesmo pelo restrito acesso às viagens ferroviárias, foram exacerbadas as diferenças entre ricos e pobres regionalmente e mesmo nacionalmente, uma vez que determinadas cidades concentravam fluxo de recursos decorrente das cidades menores, cada vez mais dependentes. A estação de trem passa a ter relação simbiótica com o restante da cidade, sendo cada vez mais complexo determinar suas relações de causa e efeito (WOLMAR, 2012a).

No entanto, se apresentava-se arriscado ao modo de vida da cidade ou vilarejo possuir uma estação ferroviária, a situação tornou-se ainda pior não possuir conexão com o restante do país. Entrou em cena a ação estatal, a partir da exigência da construção de estações, por parte das empresas ferroviárias, em todas as comunidades por onde suas linhas passavam. No mesmo sentido, a partir de mobilização popular, "em 1872, Massachusetts promulgou uma lei que exigia das empresas ferroviárias fornecimento de serviços de trens mais baratos de manhã e de noite" (WOLMAR, 2012a, posição 4.043 de 7.713). Em outro exemplo, "no Tennessee, as ferrovias eram obrigadas a fornecer uma sala de espera para o uso dos passageiros, em cidades de 300 ou mais habitantes" (WOLMAR, 2012a, posição 4.043 de 7.713).

Tais exigências não eram bem vistas por parte das ferrovias, uma vez que a partir de uma perspectiva de eficiência produtiva e ganho financeiro, estas desejavam atender a mercados de massa, onde pudessem atender a grande movimentação de cargas e pessoas. Além da percepção de custo associado ao atendimento das demandas sociais e estatais, uma vez que as ações eram voltadas para populações ou cidades mais pobres, também a necessidade de aumento de parada dos trens e, com isso, aumento do tempo de viagem, traziam insatisfação às ambições empresariais. A principal saída para lidar com o que era identificado pelas empresas ferroviárias como limitações à eficiência operacional e, consequentemente, à lucratividade de suas operações se configurou pela aquisição, mas principalmente pela fusão entre empresas. Concentradas estas organizações detinham também maior poder de barganha juntos aos órgãos governamentais na defesa de seus interesses.

Assim, ainda que tais condições tenham se tornado ainda mais urgentes com a crise de 1873 (WOLMAR, 2012a), em virtude do recorte histórico sobre o qual se debruça este estudo, entendo terem sido contextualizados os eventos e as condições sócio-históricas. Para a continuidade deste estudo, na seção seguinte serão detalhadas as

aproximações entre a ideologia bélico-militar e as práticas organizacionais no século XIX.

2.5 Aproximações entre a prática organizacional e a ideologia bélico-militar no século XIX

Diversas perspectivas teóricas inseridas no campo da Administração relacionam aspectos militares e organizacionais em seus estudos. Pode-se observar que esta relação apresenta-se ainda na origem da construção de conhecimento das teorias organizacionais e, apesar de se transformar ao longo do tempo, permanece até os dias atuais. Desta forma, considerando o recorte analítico sobre o qual se debruça este estudo, apresenta-se necessário aprofundamento das relações entre as práticas organizacionais desenvolvidas na segunda metade do século XIX (uma vez que a construção teórica ainda apresentava-se embrionária frente ao que se desenvolve posteriormente) e a lógica bélico militar constituída contemporaneamente a estas.

Considerado um período de profunda transformação, os avanços tecnológicos e econômicos associados a este momento histórico, proporcionaram maior associação ao ideal de progresso, uma vez que, como nunca antes, "o capitalismo tinha agora o mundo inteiro a seu dispor [...]" (HOBSBAWM, 2014a, p.67). Por meio das transformações ocorridas a partir de 1848 o mundo entraria de fato num contexto de economia capitalista e os países considerados desenvolvidos se transformam em economias industriais (HOBSBAWM, 2014a).

Entretanto, mesmo com o intenso avanço industrial identificado, tal relação não se apresentou naturalmente, pois até as revoluções de 1848/1849 não havia total interesse da burguesia na guerra. A este respeito, Rapaport (2010, p. XXVII) observa que "não lhe agradava a ideia de oferecer seus filhos para irem lutar pela glória do Estado numa altura em que a nobreza se encontrava ainda em posição preponderante, controlando francamente o aparelho militar". Contudo, a aproximação com a organização militar pareceu mais segura ou necessária a partir do risco das revoltas populares entre 1848 e 1849. Identifica-se também maior interesse das classes médias pelas ações comerciais e políticas, como novas formas de prestígio e ascensão social, apresentando-se necessário, para isto, a ação de forças militares em sua obtenção e manutenção (RAPAPORT, 2010).

Além destas questões, outro aspecto distintivo da nova relação é a utilização de novas ferramentas e tecnologias decorrentes do avanço industrial, possibilitando uma verdadeira revolução na ação militar. A oportunidade de utilização da câmera, do telégrafo, da estrada de ferro, navios de guerra blindados e artilharia pesados produzidos em massa pela indústria davam um certo sentido de competição tecnológica aos conflitos (HOBSBAWM, 2014a). Neste sentido, retomo a grande relevância da gestão administrativa ferroviária no desenvolvimento e otimização de uma logística militar junto às tropas nortistas, na vitória do conflito Guerra de Secessão, assim como do alastramento deste ideal nos conflitos ocorridos em território europeu (PERROW, 2002; WOLMAR, 212a; 2012b; WHITE, 2012).

Associado a estas questões, entre as décadas de 1850 e 1870 as nações buscariam afirmar-se como forças geopolíticas globais, buscando aumentar, principalmente por meio da ação militar e econômica (mas também a política), suas regiões de influência e controle. Sua capacidade de pertencer ao grupo das "grandes potências" apresentava-se necessariamente relacionado a estes aspectos. Entre as nações de destaque quanto a estas questões, e que a partir da década de 1870 questionam a hegemonia mundial britânica, destacam-se os Estados Unidos e a Alemanha (HOBSBAWM, 2014a).

O aumento da riqueza em outros polos industriais, bem como a ascensão econômica e consequentemente política de países fora dos limites europeus aumentou os riscos de um conflito bélico mundial. Sobre tal aspecto observa-se que "a tendência crescente de homens de negócios e governos europeus de expandirem suas atividades até o além-mar e de envolverem-se facilmente com outros poderes, (...), reforçava essa possibilidade" (HOBSBAWM, 2014a, p.133/134). A disputa por mercados fornecedores e consumidores havia aumentado consideravelmente, ocasionando uma espécie de oligopólio dos países capitalistas industriais, competindo entre si.

Sobre tal aspecto, Hobsbawm (2014a) observa que muitos dos conflitos localizados ocorridos na década de 1860 relacionavam-se diretamente às tensões decorrentes da expansão do capitalismo e das ambições de ascensão industrial. Assim, o autor destaca que a competição, neste novo contexto, se daria em patamar superior, ou seja, "entre economias industriais nacionais" (HOBSBAWM, 2014a, p.455), especialmente representadas pelas nações inglesa, alemã e estadunidense. Desta forma, diante de um cenário de extrema transformação cientifica, tecnológica, política e

econômica, apoiadas sobre bases militares, identifica-se o desenvolvimento do ideal imperialista, ao final do século XIX.

O termo imperialismo "passou a fazer parte do vocabulário político e jornalístico nos anos 1890, no decorrer das discussões sobre a conquista colonial" (HOBSBAWM, 2014b, p.98). Quanto às ações a ele associadas, observam-se questões que vão além da disputa de grandes corporações por mercados. De fato, grandes interesses políticos e econômicos das nações desenvolvidas, além da busca por reafirmação nacionalista são identificadas em tais mobilizações militares. Estas questões se relacionam a movimento de nações como Grã-Bretanha, França, Alemanha, Bélgica, Japão e Estados Unidos (este último sem realizar grande invasões militares, mas transformando toda a América em uma espécie de protetorado). Isso não quer dizer, entretanto, que aspectos econômicos não tenham guiado também o processo imperialista. Sobre tal aspecto ressalta-se a possibilidade de expansão futura de territórios, ganhos atrelados a rotas comerciais e mesmo por meio da reserva de metais preciosos e outros insumos (HOBSBAWM, 2014b).

É a partir de tais condições que, no período inicial de constituição das grandes corporações empresariais, é identificada destacada influência dos escritos do general Carl Von Clausewitz (1780-1831), ainda que este não tenham sido seu objetivo (GEORGE JR, 1972; RAPAPORT, 2010). A partir do ideal científico da época, apoiado no modelo de racionalidade utilitarista, Clausewitz (2010) busca descrever condições adequadas de uma estrutura militar, tanto no sentido de vencer uma guerra, quanto da forma de fazê-lo com menor dispêndio possível de recursos (inclusive homens), numa direta relação entre custos e lucros. Sobre estas condições Rapaport (2010, p. XIII) observa que "Clausewitz encara a guerra como um instrumento racional de política nacional". Sobre estas dimensões repousavam, ainda que não configuradas a partir das mesmas conceituações que hoje, as noções de eficiência e disciplina.

Outra destacada influência bélico-militar na constituição das primeiras organizações refere-se à noção de disciplina. Sobre esta, Weber (1999) destaca absoluta inspiração na estrutura burocratizada do exército. Ressaltando que os avanços tecnológicos dos grandes exércitos da humanidade somente se apresentaram como diferenciais para construção da vitória a partir do direcionamento disciplinar de suas tropas, o autor conclui que o modelo disciplinar aplicado aos exércitos "é o seio maternal da disciplina em geral" (WEBER, 1999, p.361). É neste sentido que Weber (1999, p.361) observa que "a 'disciplina militar' é o modelo ideal para a moderna

oficina capitalista", inclusive como forma de compensar a falta de instrução dos trabalhadores. Ao menos no momento de constituição das primeiras organizações é identificável o papel crucial da disciplina no estabelecimento da dominação humana e orientação para produção, uma vez que

> somente onde a sujeição dos funcionários ao senhor era absoluta também em sentido puramente pessoal, isto é, no caso da administração por parte de escravos ou empregados tratados como se fossem escravos, podia ser alcançada, pelo menos sob uma direção muito enérgica, uma precisão semelhante àquela que apresentam, no Ocidente da atualidade, os funcionários contratados (WEBER, 1999, p.207).

A construção do nível mais avançado da sociedade humana, caracterizado pelo atingimento do progresso na "sociedade organizacional" (WOLIN, 1961; CLEGG, 1998), era melhor representada pelo modelo de subordinação hierárquica, disciplina e comando presente na instituição militar (WEBER, 1999).

Ainda no que se refere a aproximação entre lógicas bélico-militares e organizacionais ao longo dos séculos XIX e XX, destaco o papel do modelo militar na constituição e formatação dos cargos executivos das primeiras organizações empresariais. Sobre tal que é interessante observar que

> o apelo exercido pelos títulos militares, que ocorria livremente entre os primeiros executivos ingleses de estradas de ferro e os executivos de grandes portos, não era apenas devido ao orgulho em relação às hierarquias de soldados e oficiais (como era o caso dos alemães), mas à inabilidade da iniciativa privada em determinar uma forma específica de gerência para os grandes negócios (HOBSBAWM, 2014a, p.330).

O autor observa também que havia grande encorajamento para o desenvolvimento de virtudes militares nos operários. Inserida nesta lógica estava inclusive a noção de que, para aqueles que trabalhassem duro, haveria chance de adentrar o universo burguês (HOBSBAWM, 2014a).

O aprofundamento da relação observada, como ressaltado, não se insere sob um contexto unicamente de profundas transformações técnicas e econômicas, mas, em um sentido mais amplo, transformações sociais. A partir das perspectivas epistemológica e ontológica sobre as quais se pauta este trabalho, tal contexto de transformações sociais apresentar-se-ia extremamente propício para a ascensão de determinadas ideologias, em substituição a crenças anteriores. Estas novas construções ideológicas teriam a finalidade de "dar sentido" ao novo mundo que se configura, mas, ao mesmo tempo,

podem configurar-se como formas de controle e dominação individual. Desta forma, entendo a necessidade de maior detalhamento quanto às concepções sobre ideologia, a partir de uma perspectiva crítica.

2.6 Concepções críticas de Ideologia

Apesar da concepção inicial quanto ao conceito de ideologia já apresentar mais de dois séculos, a partir da proposta de Destutt de Tracy para constituição de uma ciência das ideias (VAN DIJK, 1990), "o termo 'ideologia', rapidamente, tornou-se uma arma numa batalha política, travada no terreno da linguagem" (THOMPSON, [1990] 2009, p.43). De certa maneira observa-se que "o conceito de ideologia foi puxado numa direção e empurrado para outra, e durante todo esse tempo ele se tornou um termo que desempenhou um papel nas batalhas políticas da vida cotidiana" (THOMPSON, [1990] 2009, p.43). Desta forma, faz sentido a indicação de que sua compreensão parece apresentar-se ainda distante de uma unanimidade (EAGLETON, 1997; VAN DIJK, 1990), além do fato de que as divisões associadas ao termo seriam ideológicas em si mesmas (VAN DIJK, 2006).

No que se refere a este aspecto, é necessário ressaltar a contribuição da obra de Karl Marx (1818-1883), uma vez que este "transformou o conceito, incorporando-o a um marco referencial teórico e a um programa político que eram profundamente dependentes do espírito do Iluminismo" (THOMPSON, [1990] 2009, p.43). Neste sentido, destaca-se em Marx a assunção do lado negativo e oposicional da ideologia, adquirindo, desta forma, "um novo status como instrumental crítico e como componente essencial de um novo sistema teórico" (THOMPSON, [1990] 2009, p.43).

Sob tais observações, destaco a proposição de Marx e Engels (2004) sobre ideologia como uma das estruturas de dominação da classe burguesa sobre o proletariado, no intuito de reforçar seus interesses. Em outras palavras, por meio da utilização da ideologia a classe burguesa atua no sentido de "(...) apresentar seus interesses como sendo o interesse comum de todos os membros da sociedade (...)" (MARX; ENGELS, 2004, p.80). A este respeito, Thompson ([1990] 2009, p.54, grifo

do autor) destaca que "*a ideologia, de acordo com a concepção epifenomênica*[18]*, é um sistema de ideais que expressa os interesses da classe dominante, mas que representa relações de classe de uma forma ilusória*".

No entanto, mesmo as perpsectivas associadas à perspectiva marxista de ideologia se modificam com o tempo (VAN DIJK, 2006). A este respeito, a concepção negativa apresentada teria seu sentido modificado para algo mais próximo de uma neutralidade. Desta forma, contrariamente ao direcionamento inicial em que "ideologia, para Marx, é sintoma de uma doença" (THOMPSON, [1990] 2009, p.62), "a neutralização do conceito de ideologia dentro do marxismo não foi tanto o resultado de uma tentativa explícita para transformar o conceito quanto o resultado de uma generalização implícita (...)" (THOMPSON, [1990] 2009, p.63) da concepção epifenomênica. Quanto a tal generalização, Thompson ([1990] 2009, p.64) destaca que, para estes autores " 'ideologia' se refere às ideias que expressam e promovem os respectivos interesses das principais classes engajadas no conflito".

Outras abordagens decorrentes da noção marxista da ideologia associam-se a construções sociais ideológicas carregadas de sentido simbólico. Estas, apesar de se considerarem os interesses econômicos da classe burguesa dominante, tem seu entendimento expandido para além das relações de trabalho e viés financeiro, acessando outras relações sociais. No que se refere a esta abordagem destacam-se os trabalhos voltados para o papel da ideologia na constituição e orientação da indústria cultural (HORKHEIMER; ADORNO, 2000), na influência da ideologia na constituição das noções de técnica e ciência Modernas (HABERMAS, 1983), na introdução e reforço da ideologia dominante nos diversos "aparelhos ideológicos do Estado", entre eles a escola (ALTHUSSER, 1970), entre outros autores. Desta forma, é possível observar que o aprofundamento quanto aos estudos e perspectivas críticas, relacionadas à ideologia, ocasiona o deslocamento do *lócus* de análise do determinismo econômico para o caráter subjetivo e simbólico das relações sociais, bem como da construção dos significados associados, coletiva e individualmente (THOMPSON, [1990] 2009; EAGLETON, 1997; VAN DIJK, 1990; 2006). A respeito de tal interpretação é necessário observar, entretanto, que

[18] No que se refere a compreensão quanto à concepção epifenomênica da ideologia, Thompson (2009, p.54) destaca que é uma percepção que "vê a ideologia como dependente e derivada das condições econômicas e das relações de classe e das relações de produção de classe".

> caracterizar os fenômenos simbólicos como ideológicos não coloca, necessariamente, sobre o analista, o encargo de demonstrar que os fenômenos assim caracterizados são "falsos". O que nos interessa aqui não é, principalmente, nem inicialmente, a verdade ou a falsidade das formas simbólicas; antes, interessam-nos as maneiras como essas formas servem, em circunstâncias particulares, para estabelecer e sustentar relações de dominação; e não absolutamente o caso de que essas formas simbólicas servem para estabelecer e sustentar relações de dominação somente devido ao fato de serem errôneas, ilusórias ou falsas (THOMPSON, [1990] 2009, p.76).

Desta forma, quanto a contemporânea compreensão do conceito de ideologia, Van Dijk (2006, p.16) destaca que somente

> na segunda metade do século XX, se desenvolveram noções mais inclusivas e menos pejorativas. Assim, as ideologias se definem habitualmente como sistemas políticos ou sociais de ideias, valores ou preceitos de grupos ou outras coletividades e tem a função de organizar e legitimar as ações dos grupos (VAN DIJK, 2006, p.16)[19].

Assim, no que se refere às perspectivas contemporâneas relacionadas ao estudo da ideologia, Thompson ([1990] 2009) destaca duas vertentes gerais. A primeira, denominada pelo autor de "concepções neutras de ideologia" (THOMPSON, [1990] 2009, p.72) considera a ideologia apenas como mais um aspecto da vida em sociedade, não representando, desta forma fenômenos "enganadores e ilusórios, ou ligados a interesses de algum grupo em particular" (THOMPSON, [1990] 2009, p.72). A segunda vertente, entretanto, ainda que diferente da abordagem marxista original, mantém uma perspectiva negativa e/ou pejorativa sobre a ideologia, denominada por Thompson ([1990] 2009, p.73) de "concepções críticas de ideologia". Nestas, a ideologia (assim como os fenômenos associados) é identificada pelo caráter "enganador, ilusório ou parcial; e a própria caracterização de fenômenos como ideologia carrega consigo um criticismo implícito ou a própria condenação desses fenômenos" (THOMPSON, [1990] 2009, p.73).

No que se refere aos estudos críticos sobre ideologia, Van Dijk (1990) destaca que a tradição crítica da ideologia, habitualmente associada aos temas de poder e dominação. Quanto a esta parece relevante destacar a observação de Van Dijk (2006,

[19] Tradução livre de: em la segunda mitad del siglo XX, se dessarrollan nociones más inclusivas y menos peryorativas. Aqui, las ideologias se definem habitualmente como sistemas políticos o socieales de ideas, valores o preceptos de grupos u otras colectividades y tienen la función de organizar o legitimar las acciones del grupo.

p.15) de que “seja como ideologias dominantes ou hegemônicas, as versões contemporâneas da ideia marxista do poder socioeconômico e simbólico das elites se mantém vivas em muitas aproximações atuais da ideologia”[20]. Neste sentido, é relevante destacar que, sob a perspectiva de Thompson ([1990]; 2009, p.15-16, grifo do autor)

> o conceito de ideologia pode ser usado para se referir às maneiras como o sentido (significado) serve, em circunstâncias particulares, para estabelecer e sustentar relações de poder que são sistematicamente assimétricas – que eu chamarei de “relações de dominação”. Ideologia, falando de uma maneira mais ampla, é sentido a serviço do poder.

Assim, no que se refere a transformação da concepção da ideologia ao longo do tempo, Van Dijk (2006, p.31) observa que

> como uma versão mais sutil desta "falsa consciência”, as ideologias foram descritas posteriormente em termos de ideias hegemônicas, persuasivas, aceitas pelos grupos dominados, como parte do senso comum da natureza da sociedade e seu lugar nele. E, finalmente, para além das limitações de uma análise da luta de classes, se tem considerada a ideologia de uma forma mais geral, como qualquer sistema de ideias míticas que servem aos seus próprios interesses ou que são enganosas de alguma outra forma, definidas em contraste com as verdadeiras ideias de "nossa" ciência, história, cultura, instituição ou partido.

Este último cenário tem Eagleton (1997) como um de seus expoentes. Neste sentido, tendo como referência os trabalhos de Marx e Engels (2004) e Thompson (2009), o autor propõe um entendimento ampliado quanto ao conceito de ideologia, destacando o papel do poder, e não da dominação, em sua análise. Esta diferença se apresenta como decorrência da concepção de que “nem todo corpo de crenças normalmente denominado ideológico está associado a um poder político *dominante* (EAGLETON, 1997, p.19, grifo do autor). Caso assim fosse, crenças também associadas a práticas ideológicas “dos movimentos não dominantes e rebeldes à situação política, econômica, religiosa, por exemplo, teriam de ser denominadas não-ideológicas” (SILVA, 2009, p.171). Entretanto, sua referência ao poder associa-se à dimensão de que “se não há valores e crenças que *não* sejam relacionados com o poder,

[20] Tradução livre de: ya sea como ideologias dominantes o hegemónicas, las versiones contemporâneas de la idea marxista del poder socioeconómico y simbólico de las elites se mantienen vivas en muchas aproximaciones actuales a la ideologia.

então o termo ideologia corre o risco de expandir-se até o ponto de desaparecer" (EAGLETON, 1997, p.20, grifo do autor). Em outras palavras,

> se o poder está disseminado, então a ideologia, compreendida enquanto legitimação de poder, estaria também proliferada. Sendo assim, a palavra ideologia corre o risco de difundir-se demais a ponto de perder seu significado (SILVA, 2009, p.172).

A este respeito, Eagleton (1997, p.21) destaca que "a força do termo ideologia reside em sua capacidade de distinguir entre as lutas de poder que são até certo ponto centrais a toda uma forma de vida social e aquelas que não o são". Neste sentido, Eagleton (1997, p.29/30) entende que tal construção de significado se baseia no "modo como eu 'vivencio' minhas relações com o conjunto da sociedade", ou seja, por meio da significação, por parte dos indivíduos, das relações sociais por eles vivenciadas.

Outro autor vinculado à perspectiva crítica sobre ideologia contemporânea é Hall (2003). Sobre este destaco o entendimento de que

> por ideologia eu compreendo os referenciais mentais — linguagens, conceitos, categorias, conjunto de imagens do pensamento e sistemas de representação — que as diferentes classes e grupos sociais empregam para dar sentido, definir, decifrar e tornar inteligível a forma como a sociedade funciona (HALL, 2003, p.267).

Há de se ressaltar que o direcionamento teórico dado pelo autor está orientado por duas questões principais. A primeira refere-se a intensa expansão da "indústria cultural", destacada por Hall (2003, p.266/267) como uns dos meios concretos "pelos quais a consciência de massa é moldada e transformada". O segundo aspecto está relacionado ao que o autor compreende por " 'consentimento' das massas trabalhadoras ao sistema, nas sociedades capitalistas avançadas da Europa e, portanto, sua estabilização parcial, contrariando todas as expectativas" (HALL, 2003, p.267).

Também entre os autores relacionados a perspectiva crítica, destaco o trabalho de Van Dijk (2006), inclusive em virtude do detalhamento e sistematização de sua proposição teórica, que proporcionam sustentação analítica para este trabalho. Assim, para o autor,

> as ideologias podem ser definidas sucintamente como a *base das representações sociais compartilhadas pelos membros de um grupo*. Isto significa que as ideologias permitem às pessoas, como membros de um grupo, organizar a diversidade de crenças sociais de seu entorno, boas ou más, corretas ou incorretas, *segundo seu ponto de vista*, e seu modo de atuação. (...)

> As ideologias também podem influenciar no que se aceita como verdadeiro ou falso, especialmente quando estas crenças são consideradas importantes para o grupo. Neste último sentido, um sentido epistemológico, as ideologias também podem constituir a base de argumentos específicos a favor de, e explicações sobre, uma ordem social particular, ou efetivamente influenciar em uma compreensão particular do mundo em geral (VAN DIJK, 2006, p.21, grifo do autor)[21].

Em outras palavras, as ideologias possibilitam dar sentido ao mundo que rodeia os indivíduos, inclusive no que se refere às suas relações sociais. Sobre tal aspecto, as ideologias possibilitam o estabelecimento de crenças individuais e sociais, que tendem a pautar novas interpretações e orientar atitudes individuais e coletivas. Neste sentido, o autor pauta sua visão acerca da ideologia a partir da tríade cognição-sociedade-discurso (VAN DIJK, 2006). A respeito desta elaboração, o autor apresenta que

> em primeiro lugar, mesmo entre os negadores, ideologias são considerados, pelo menos implicitamente, como uma espécie de "sistema de ideias" e, portanto, pertencem campo simbólico de pensamento e de crença, isto é, para que os psicólogos chamam "cognição". Em segundo lugar, as ideologias são, sem dúvida, de caráter social e muitas vezes (mas nem sempre) estão associados a interesses, conflitos e lutas de grupos. Elas podem ser utilizadas para legitimar ou opor-se ao poder e dominação, ou simbolizar os problemas sociais e contradições. Elas podem envolver as comunidades sociais, tais como aulas e outros grupos, bem como instituições, organização e outros aspectos da estrutura social. (...) E em terceiro lugar, muitas abordagens contemporâneas de ideologia a associam (ou mesmo identificam) ao uso da linguagem ou da fala, mesmo que apenas para dar conta da maneira específica em que as ideologias são expressas e reproduzidas na sociedade (VAN DIJK, 2006, p.18)[22].

---

[21] Tradução livre de: las ideologias se pueden definir sucintamente como la *base de las representaciones sociales compartidas por los membros de um grupo.* Esto significa que las ideologias les permitem a las personas, como membros de um grupo, organizar la multitud de crencias sociales acerca de lo que sucede, bueno o malo, correcto o incorreto, *según ellos,* y actuar en consecuencia.
Las ideologias también pueden infuir em lo que se acepta como verdadeiro o falso, especialmente cuando dichas creencias son consideradas importantes para el grupo. Em este último sentido, um sentido epistemológico, las ideologias también pueden formar la base de argumentos específicos a favor de, y explicaciones sobre, un orden social particular , o efectivamente influir en uma comprensión particular del mundo en general.

[22] Tradução livre de: En primer lugar, aun entre quienes lo niegan, las ideologias son por lo menos implícitamente consideradas como algún tipo de "sistema de ideas" y por lo tanto pertenecen al campo simbólico del pensamiento y la creencia, es decir, a lo que los psicólogos llaman "cognición". Segundo, las ideologías son indudablemente de caráter social y con frecuencia (aunque no siempre) están asociadas con intereses, conflictos y luchas de grupo. Se las puede utilizar para legitimar u oponerse al poder y la dominación, o simbolizan problemas sociales y contradicciones. Pueden involucrar colectividades sociales tales como clases y otros grupos, así como instituciones, organización y otros aspectos de la estructura social. (...) Y en tercer lugar, muchos enfoques contemporáneos de la ideología asocian (o hasta identifican) el concepto con el uso del lenguaje o el discurso, aunque sólo sea para dar cuenta de la forma específica en que las ideologías se expresan y reproducen en la sociedad.

É a partir de tais compreensões que Van Dijk (2006, p.21) propõe como conceito de ideologia "a *base das representações sociais compartilhadas pelos membros de um grupo*". Desta forma, além de ampliar a dimensão quanto à perspectiva negativa relacionada ao termo ideologia não apenas associada à intenção das classes dominantes, de forma inovadora o autor propõe também uma perspectiva positiva quanto ao conceito. Quanto a esta, Van Dijk (2006, p.24) destaca que "há boas razões teóricas e empíricas para supor que também existem ideologias de oposição e resistência". Desta forma, estas "ideologias servem para capacitar grupos dominados positivamente, construindo a solidariedade, organizando a luta e sustentar a oposição" (VAN DIJK, 2006, p.178).

Assim, contrariamente à concepção ideológica central em Marx (THOMPSON, [1990] 2009), onde o domínio ideológico estaria centrado no aspecto econômico, restritas assim às relações entre burguesia e proletariado, Van Dijk (2006) ressalta a possibilidade da presença de ideologias em diversos campos da sociedade. Neste sentido, o autor propõe que a supremacia de determinado sistema de ideias decorre da aceitação de seus fragmentos ideológicos por parte dos demais grupos sociais, uma vez que "teoricamente, não há razão para estes vários grupos não-dominantes adotem as ideologias dominantes, se estas são inconsistentes com as suas experiências diárias, suas opiniões sobre eventos sociais e seus interesses básicos"[23] (VAN DIJK, 2006, p.231). Desta forma, na concepção do autor, a aceitação da ideologia dominante pelos grupos dominados se sustentaria a partir dos benefícios proporcionados pelos fragmentos desta, assim como se dissiparia na medida em que estes mesmo fragmentos não se adequassem aos interesses destes grupos (VAN DIJK, 2006).

Isso não significa dizer, entretanto, que o processo de adesão a determinada ideologia se daria por absoluto entendimento e isenta capacidade de escolha dos integrantes. Ao contrário, uma condição relevante para o estabelecimento da dominação ideológica decorre dos processos de comunicação associados, que possuem por finalidade atuar na manipulação da interpretação destes indivíduos. Assim, tal convencimento se apoia sobre "sua divulgação nos meios de comunicação, o discurso público e os processos sociais de individualização e a concorrência entre os grupos

[23] Tradução livre de: teóricamente, na hay razón para que estos variados grupos no dominantes adopten las ideologías dominantes si éstas son inconsistentes con sus experiencias diarias, sus opiniones sobre acontecimientos sociales y sus interesses básicos.

dominados"[24] (VAN DIJK, 2006, p.232). Quanto à noção de manipulação, Van Dijk (2006) se refere à mitigação das partes inconsistentes de determinada ideologia, ao mesmo tempo em que enfatizam ou destacam as partes que podem ser mais atrativas a determinados grupos ou indivíduos. No sentido oposto, a possibilidade de questionamento e dissidência da dominação ideológica, para Van Dijk (2006), apoia-se na possibilidade de percepção das particularidades propositadamente ocultadas de uma ideologia. Para tanto, o autor sustenta sua construção teórica sobre os pilares cognição, sociedade e discurso.

A relevância destes pilares relaciona-se às interpretações sobre os processos ideológicos de forma geral. Para Van Dijk (2006) não considerar qualquer um destes aspectos no processo de análise ideológica inviabiliza sua compreensão mais ampla e, portanto, qualquer possibilidade de ajustamento ou percepção de seu impacto sobre os indivíduos e grupos. Desta forma, Van Dijk (2006, p.21) destaca que "se as ideologias se desenvolvem para 'legitimar' o poder ou a desigualdade social, qual é a natureza precisa destes processos e práticas de legitimação?".

Assim, no que se refere ao eixo cognitivo, Van Dijk (2006) destaca o papel histórico das concepções ideológicas, relativo ao campo das ideias socialmente compartilhadas, da construção de crenças individuais e coletivas e, portanto, da interpretação (ou leitura) do ambiente em que se insere. Um aspecto a ressaltar no processo de estabelecimento de uma ideologia refere-se, entre outros, validar como conhecimentos isentos crenças oriundas de pressupostos ideológicos. Tal validação sustenta elaborações individuais e coletivas relacionadas aos conceitos de justiça (valores), opinião, relacionamento com as emoções. Desse modo, o autor destacadamente se detém em analisar como as ideologias influenciam e orientam a visão de mundo dos indivíduos, e de que maneira estas induzem a relação destes com outras ideologias.

Quanto ao eixo das relações sociais, o autor destaca a profunda relação entre a constituição cognitiva e a forma como se sustentam as relações sociais. Neste sentido, Van Dijk (2006, p.23) observa que

> ideologias são definidas não só em termos cognitivos, mas também em termos de grupos sociais, relações de grupo e instituições, a nível

[24] Tradução livre de: de su difusión en los medios masivos de comunicación, en el discurso público y en los procesos sociales de individualización y competencia entre los grupos dominados

> macro, e em termos de práticas sociais, em um nível micro. Ressalta-se que as ideologias são construídas, utilizadas e alteradas por atores sociais como membros do grupo, em práticas sociais específicas e muitas vezes discursivas[25].

Desta forma, Van Dijk (2006, p.23) observa que tais processos de aceitação, incorporação e/ou modificação de uma dada ideologia "não são construções individuais, idealistas, mas construções sociais compartilhadas por um grupo"[26]. Assim, a perspectiva do pilar social na constituição ideológica não se apoia simplesmente na explicação das estruturas de sustentação, mas inclusive nas funções exercidas pela ideologia em uma determinada sociedade. No que se refere a esta questão, Van Dijk (2006) vai além dos aspectos negativos da ideologia (legitimação do poder e da desigualdade), mas propõe caráter iminentemente positivo na reação dos grupos dominados por meio da solidariedade e organização para luta e resistência.

Já no que refere ao aspecto discursivo, Van Dijk (2006) destaca basicamente como expressão, produção e reprodução ideológica, em virtude papel relacional deste na intermediação entre o cognitivo e o social. Sobre tal questão, observa-se que "só podemos explicar essas relações se sabemos como usuários da língua escrever ou falar, ler ou compreendem e interagem eficazmente, pensam e 'entendem' o que fazem a si mesmos e a seus coparticipantes"[27] (VAN DIJK, 2006, p.24). Assim, "o discurso permite aos atores sociais formular conclusões gerais baseadas em várias experiências e observações; pode descrever eventos passados e futuros; pode descrever e prescrever, e pode descrever ações e crenças em qualquer nível de especificidade e generalidade"[28] (VAN DIJK, 2006, p.245).

Desta forma, é a partir dos três aspectos citados e suas relações que Van Dijk (2006, p.24) "procura articular uma posição explícita de dissidência acadêmica nas

---

[25] Tradução livre de: las ideologías no son definidas solamente en términos cognitivos sino también en términos de grupos sociales, relaciones de grupo e instituciones, a un macronível, y en términos de prácticas sociales, a un micronivel. Se enfatizará que las ideologias son construidas, utilizadas y cambiadas por los actores sociales como miembros de un grupo, en prácticas sociales específicas y, frecuentemente, discursivas.

[26] Tradução livre de: Non son constructos individuales, idealistas, sino constructos sociales compartidos por un grupo.

[27] Tradução livre de: sólo podemos explicar tales relaciones si conocemos la manera en que los usuarios de la lengua escriben o hablan, leen o comprenden y efectivamente interactúan, pensando y "entendiendo" lo que hacen ellos mismos y sus coparticipantes.

[28] Tradução livre de: el discurso permite que los actores sociales formulen conclusiones generales basadas em varias experiencias y observaciones; puede describir acontecimientos pasados y futuros; puede descricribir e prescribir, y puede describir acciones y creencias en cualquier nivel de especificidad y generalidad.

relações de dominação e desigualdade social"[29], para a realização de uma análise crítica das "más" ideologias. Ainda que apoiada em três pilares, ressalto que Van Dijk (2006) relaciona ao discurso o papel de socialização de uma ideologia, condição que demanda detalhamento.

2.7 O discurso enquanto representação e reforço ideológico

Como destaquei na seção anterior, o desenvolvimento dos estudos contemporâneos relacionados à ideologia, a partir de uma perspectiva crítica, baseiam-se fundamentalmente no aspecto simbólico associado à representação das relações sociais. Ainda que tal perspectiva tenha sido desenvolvida ao longo do século XX (HORKHEIMER; ADORNO, 2000; HABERMAS, 1983; ALTHUSSER, 1970), contemporaneamente Thompson ([1990] 2009, p.75/76, grifo do autor) destaca que

> a análise ideológica (...) está primeiramente interessada com as maneiras como as formas simbólicas se entrecruzam com relações de poder. (...) está interessada nas maneiras como o sentido é mobilizado no mundo social, e serve, por isso, para reforçar pessoas e grupos que ocupam posições de poder. (...) *estudar ideologia é estudar as maneiras como o sentido serve para estabelecer e sustentar relações de dominação.*

Assim, é a partir desta dimensão de análise que Thompson ([1990] 2009) destaca o papel do contexto sócio-histórico na constituição ideológica dos significados em uma determinada sociedade. Importante destacar ainda que "por 'formas simbólicas' eu entendo um amplo espectro de ações e falas, imagens e textos, que são produzidos por sujeitos e reconhecidos por eles e outros como construtos significativos" (THOMPSON, [1990] 2009, p.79).

Apesar de Eagleton (1997) apresentar-se como mais um autor que destaca a representatividade da comunicação por palavras na orientação e delimitação das ideologias, o autor parece ir além do que propõe Thompson ([1990] 2009) considerando como fundamental o papel dos atores sociais envolvidos na escolha dos termos e

[29] Tradução livre de: busca articular una posición explícita de disenso académico en las relaciones de dominación y desigualdad social

palavras que construirão o discurso relativo a determinada ideologia. É apoiado sobre tal perspectiva que afirma a importância de analisar a papel de quem profere determinado discurso e cria uma interpretação específica para um dado termo (EAGLETON, 1997). É com base em tal perspectiva que o autor conclui que

> a ideologia é antes uma questão de "discurso" que de "linguagem" – mais uma questão de certos efeitos discursivos concretos que de significação como tal. Representa os pontos em que o poder tem impacto sobre certas enunciações e inscreve-se tacitamente dentro delas.

A perspectiva defendida por Eagleton (1997) encontra-se influenciada pelo papel do indivíduo na interpretação da realidade e deste enquanto agente inserido em uma sociedade. A respeito desta noção, é fundamental destacar a importância dos estudos de Michel Foucault, no que se refere à construção sócio-histórica de discursos e significados, ainda que este autor relacione-se a uma matriz teórica que se distancia do conceito de ideologia (ao menos em sua concepção clássica). Tal relevância encontra-se, entre outras, na elaboração de contribuições teóricas que destaquem o papel do contexto social e das transformações ocorridas neste contexto na construção de significados relacionados à determinadas construções discursivas (FOUCAULT, 1999; 2008).

Neste sentido, rupturas históricas, ou seja, ocorrências de alto potencial e impacto transformador de realidades sociais e individuais, exigem novas construções linguísticas, relacionados a novos significados pragmáticos e novas elaborações semânticas. A constituição do modo de produção capitalista associa-se profundamente a esta noção (FOUCAULT, 1999; 2008), como já observado em Hobsbawm (2014c).

Outra ruptura histórica relacionada ao campo da linguagem relaciona-se à própria dimensão da "linguagem transformada em objeto" (FOUCAULT, 1999, p.408). Tal transformação, contemporânea à perspectiva de sociedade organizacional (e porque não dizer que compartilhavam da mesma fonte de racionalidade), modifica a construção de conhecimento sobre as línguas, assim como das suas variações de significado e adequação à realidade. É neste sentido que Foucault (1999, p.409) observa que "a análise independente das estruturas gramaticais, tal como praticada a partir do século XIX, isola ao contrário a linguagem, trata-a como uma organização autônoma, rompe seus liames com os juízos, a atribuição e a afirmação".

Entretanto, a possibilidade de maior variação e flexibilidade associada às construções linguísticas, assim como de sua utilização orientada por determinados interesses (fossem eles conscientes ou não) é desenvolvida ao longo do século XX. Seu desenvolvimento apresenta-se necessariamente associado a papel do contexto sócio-histórico na construção linguística e de significado. Desta forma, Foucault (2008, p.15) observa que tal possibilidade de ampliação da compreensão discursiva ocorre

> quando as pesquisas da psicanálise, da linguística, da etnologia, descentraram o sujeito em relação às leis de seu desejo, às formas de sua linguagem, às regras de sua ação, ou aos jogos de seus discursos míticos ou fabulosos, quando ficou claro que o próprio homem, interrogado sobre o que era, não podia explicar sua sexualidade e seu inconsciente, as formas sistemáticas de sua língua ou a regularidade de suas ficções, novamente tema de uma continuidade da história foi reativado; uma história que não seria escansão, mas devir; que não seria jogo de relações, mas dinamismo interno; que não seria sistema, mas árduo trabalho da liberdade; que não seria forma, mas esforço incessante de uma consciência em se recompor e em tentar readquirir o domínio de si própria, até as profundezas de suas condições; uma história que seria, ao mesmo tempo, longa paciência ininterrupta e vivacidade de um movimento que acabasse por romper todos os limites.

Desta maneira, uma construção discursiva (assim como sua identificação) apresenta-se tanto imbricada ao contexto e ao momento histórico em que está inserida, quanto sofre modificações e adequações relacionadas às mudanças identificadas neste mesmo contexto. Em outras palavras, "a questão é saber se a unidade de um discurso é feita pelo espaço onde diversos objetos se perfilam e continuamente se transformam, e não pela permanência e singularidade de um objeto" (FOUCAULT, 2008, p.37).

Também influenciado pelos estudos de Michel Foucault, Van Dijk (1990) ressalta o papel da construção social da linguagem e dos significados associados à concepção de uma ideologia, por meio do discurso. Esta, juntamente ao conhecimento e as relações em sociedade apresentam-se como seus marcos teóricos. Como o autor observa, o conhecimento disponível socialmente, bem como a interação e as estruturas sociais, assim como as estruturas discursivas próprias, relaciona-se à expressão e reprodução da ideologia (VAN DIJK, 1990). Tal concepção é posteriormente detalhada por Van Dijk (2006, p.23), na sua relação com o conceito de ideologia. Assim, o autor observa que

> as ideologias não são definidas somente em termos cognitivos senão também em termos de grupos sociais, relações de grupo e instituições,

> em um macronível, e em termos de práticas sociais, em um micronível. Se enfatizará que as ideologias são construídas, utilizadas e modificadas por meio dos atores sociais como membros de um grupo, em práticas sociais específicas e, frequentemente, discursivas[30].

É justamente a possibilidade de transformação da construção discursiva, de acordo com parâmetros e conhecimentos reconhecidos como verdade em determinado contexto que torna evidenciável também as práticas de dominação e controle por meio da ação discursiva. Sobre tal questão Foucault (2012, p.8) afirma que:

> suponho que em toda sociedade a produção do discurso é ao mesmo tempo controlada, selecionada, organizada e distribuída por certo número de procedimentos que têm por função conjurar seus poderes e perigos, dominar seu acontecimento aleatório, esquivas sua pesada e temível materialidade.

Quanto a tal questão também Van Dijk (2006, p.18) observa que "ocultação, legitimação, manuseio e outras noções relacionadas que são consideradas as principais funções de ideologias na sociedade são, acima de tudo, práticas sociais discursivas (ou semiótica, em um sentido mais amplo)"[31]. Desta forma, Van Dijk (2006, p.19) complementa sua observação destacando que

> embora os discursos não sejam as únicas práticas sociais baseadas na ideologia, eles são de fato fundamentais na sua formulação e, portanto, na sua reprodução social. Os membros de um grupo precisam e usam a linguagem, texto, conversação e comunicação (incluídos aqui no termo genérico "discurso") para aprender, adquirir, modificar, confirmar, articular e também para transmitir de forma persuasiva ideologias a outros membros do grupo, inculcá-los em novatos, defender-se contra (ou ocultá-los), fora os membros do grupo ou propagar entre aqueles que são (até agora) os infiéis[32].

Sob tais observações, ressalto ainda o entendimento de Van Dijk (2012, p.17) quanto a relação entre o discurso e o que o autor denomina de "poder social". Para tanto, o autor destaca

---

[30] Tradução livre de: Las ideologias no son definidas solamente em términos cognitivos sino también en términos de grupos sociales, relaciones de grupos e instituciones, a um macronivel, y em términos de prácticas sociales, a un micronivel.

[31] Tradução livre de: El ocultamiento, la legitimación, la manipulación y otras nociones relacionadas que se consideran como las funciones primordiales de las ideologías en la sociedad son, sobre todo, práticas sociales discursivas (o semióticas, en um sentido más amplio).

[32] Tradução livre de: Esto *no* significa que el discurso (o la ideologia) se reduzca a los indivíduos, o a sus mentes. Pero no se puede explicar el texto y la conversación de los usuários del linguaje sin, por lo menos, um análisis cognitivo serio de las mentes de dichos usuários, y, em especial,de como essas mentes moldean y son moldeadaspor el discurso y otras práctivas sociales en contexto.

> essencialmente poder *social* em termos de *controle*, isto é, de controle de um grupo sobre outros grupos e seus membros. Tradicionalmente, controle é definido como controle sobre as ações de outros. Se esse controle dá também no interesse daqueles que exercem tal poder, e contra os interesses daqueles que são controlados, podemos falar de *abuso* de poder. Se as ações envolvidas são ações comunicativas, isto é, o discurso, então podemos, de forma mais específica, tratar do controle sobre o discurso dos outros, que é uma das maneiras mais óbvias de como o discurso e o poder estão relacionados: pessoas não são livre para falar ou escrever quando, onde, para quem, sobre o que ou como elas querem, mas são parcial ou totalmente controladas pelos outros poderosos, tais como o Estado, a polícia, a mídia ou a empresa interessada na supressão da liberdade da escrita e da fala (tipicamente crítica). Ou, ao contrário, elas têm que falar ou escrever como são mandadas a falar ou escrever (VAN DIJK, 2012, p.17/18, grifo do autor).

A principalmente questão para Van Dijk (2012) refere-se ao fato de que a aplicação de tal forma de controle não se dá somente tecnicamente, por meio das comunicações e trocas discursivas. Muito mais amplo que isso, este controle é exercido também sobre as mentes das pessoas controladas, em relação à determinado contexto sócio-histórico. A complexificação desta questão reside no fato de que "em geral, o controle da mente é indireto, uma intencional, mas apenas possível ou provável consequência do discurso" (VAN DIJK, 2012, p.18), na tentativa de um "controle indireto da ação" (VAN DIJK, 2012, p.18).

Desta forma, no intuito de atender às questões propostas nos objetivos de pesquisa, e considerando suficiente os aportes conceituais desenvolvidos nesta seção, no próximo capítulo serão apresentados os procedimentos metodológicos que orientaram este estudo.

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Neste capítulo serão detalhados os procedimentos metodológicos adotados para atender aos objetivos e atuar reflexivamente quanto à pergunta de pesquisa. Para tanto serão apresentados o delineamento da pesquisa, as premissas para construção do corpus e os critérios para escolha dos documentos, além dos detalhes associados, assim como a apresentação da ferramenta metodológica de análise.

3.1 Delineamento da pesquisa

Conforme observam Denzin e Lincoln (2006), um paradigma ou perspectiva teórica refere-se ao conjunto de premissas epistemológicas, ontológicas e metodológicas do pesquisador. A partir da ideia de concepção, associado ao conceito de paradigma, Creswell (2010, p.28) apresenta "as concepções como uma orientação geral sobre o mundo e sobre a natureza da pesquisa". Associado a tais pontos de vista, destaco o posicionamento ontológico e epistemológico do autor, direcionado à abordagem crítica[33].

Ainda que a própria noção sobre a crítica não seja unanimidade, sendo compartilhada por visões diversas sobre o ambiente e práticas organizacionais (DAVEL; ALCADIPANI, 2003; FARIA, 2007; PAES DE PAULA, 2008), de maneira geral, tal posicionamento apresenta-se na interpretação da realidade enquanto criação social. Desta forma, tais perspectivas de análise objetivam a desconstrução de verdades absolutas (ou a desnaturalização das construções sociais), priorizando o debate de ideias diversas, a partir de uma dimensão menos determinística e totalitária, não tendo como finalidade proporcionar incremento operacional e/ou lucrativo para as organizações (DAVEL; ALCADIPANI, 2003; MOZZATO; GRZYBOVSKY, 2013). Portanto, tal perspectiva apresenta-se sustentada sob um ponto de vista fundamentalmente subjetivista, com a finalidade primordial romper com estruturas de dominação e controle obscuras, proporcionando transformação social por meio da emancipação (PAES DE PAULA, 2014). Sobre tal questão, Mozzato e Gryzbovsky (2013, p.504)

[33] A escolha pelo termo abordagem alinha-se à perspectiva apresentada por Paes de Paula (2014), a partir do conceito kuhniano de paradigma científico.

observam que “entende-se a emancipação como o oposto da alienação, a qual limita a consciência do indivíduo em relação a sua existência e posição no mundo”.

Neste sentido, Mozzato e Grzybovsky (2013, p.511) destacam que

> além dos processos de valorização do capital, faz-se necessário olhar o sujeito trabalhador em sua relação com o trabalho, libertando-se da lógica linear. Daí a importância da dialética e dos estudos críticos em administração, por meio das quais a realidade pode e deve ser vista em vários sentidos, até mesmo podendo ser contraditória. Quando a administração propõe-se a trabalhar segundo o paradigma crítica, está se propondo a buscar novos “olhares” para os fenômenos organizacionais, possibilitando a criação de novas racionalidades em busca de emancipação. Percebe-se, então, a necessidade de se vislumbrar uma perspectiva mais humanizada para os estudos organizacionais, como uma via para tornar as organizações espaços em que a emancipação humana tenha lugar.

Assim, uma vez que a possibilidade de transformação sobre tais condições de dominação e controle encontra-se na reflexão crítica por parte dos indivíduos sobre sua própria realidade, o papel de teóricos e teóricas críticas se apresenta em proporcionar caminhos para emancipação individual. Tal perspectiva decorre da premissa de que estes indivíduos estão inseridos em um sistema de representações sociais enganoso, que propositalmente não representa adequadamente a diversidade e complexidade humanas (PAES DE PAULA, 2008). Em outras palavras, objetiva-se “denunciar a repressão e o controle social a partir da constatação de uma sociedade de exploração (...)” (FARIA, 2007, p.5), ao mesmo tempo em que “faz-se necessário pensar o humano fora da racionalidade técnica” (MOZZATO; GRZYBOVSKY, 2013, p.1).

É neste sentido que destaco que a realização deste estudo alinha-se à perspectiva qualitativa, uma vez que, conforme observa Creswell (2010, p.26, grifo do autor), “a **pesquisa qualitativa** é um meio para explorar e para entender o significado que os indivíduos ou os grupos atribuem a um problema social ou humano”. Entretanto, Denzin e Lincoln (2006, p.16) já observavam que “a pesquisa qualitativa é, em si mesma, um campo de investigação. Ela atravessa disciplinas, campos e temas. Em torno do termo pesquisa qualitativa, encontra-se uma família interligada e complexa de termos, conceitos e suposições”. Neste sentido, características peculiares desta pesquisa orientam o pesquisador na definição da estratégia mais adequada ao atendimento dos objetivos propostos. Assim, o caráter crucial de contextualizar e detalhar eventos passados há aproximadamente cento e cinquenta anos apresenta-se também como um desafio do ponto de vista dos procedimentos metodológicos.

Decorrente destas questões, destaco uma estratégia metodológica que tem ganho espaço nos debates acadêmicos nos últimos anos, no âmbito dos estudos organizacionais brasileiros: a historiografia (CURADO, 2001; VIZEU, 2007). No que se refere à pesquisa historiográfica, Holanda (2006, p.365) observa que "visa à coleta, catalogação e descrição de acontecimentos históricos para posterior interpretação e construção de um quadro relevante para a ciência". Sua perspectiva apoia-se na dimensão de que "a história permite ao homem interrogar e refletir sobre sua existência, lhe fornecendo um 'fio condutor'" (CURADO, 2001, p.1).

Desta forma, observa-se que "a importância da historiografia não está atrelada à ideia de que a história não é uma ciência do passado, mas a ciência dos homens no tempo cuja relevância reside na importância atribuída ao presente para compreensão do passado" (COSTA; BARROS; MARTINS, 2010, p.290), onde "por mais afastados no tempo que pareçam estar os acontecimentos, na realidade, a história liga-se às necessidades e às situações de um presente onde tais acontecimentos têm ressonância" (COSTA; BARROS; MARTINS, 2010, p.291). A partir desta noção, destaca-se também a observação de Pieranti (2008, p.5) de que "a pesquisa de cunho histórico tem como base o passado, mesmo que seja visto como raiz para a explicação do presente".

Ressalto ainda que o processo de constituição e desenvolvimento das organizações e mesmo das teorias organizacionais se relaciona a determinados contextos históricos. Assim, a utilização da historiografia como estratégia metodológica auxilia na identificação e análise destes contextos, por meio da constituição de um quadro teórico-conceitual (VIZEU, 2007). Sua utilização "contribui para que o pesquisador evite atribuir caráter a-histórico e determinístico aos estudos, o que pode levar, por exemplo, a anacronismos" (COSTA; BARROS; MARTINS, 2010, p.289). Destaco, desta forma, que a pesquisa historiográfica realizada no âmbito dos estudos organizacionais, pretende contribuir para análise dos fenômenos organizacionais "por meio do enriquecimento e ampliação das pesquisas, tanto pela adoção de quadro teórico-conceitual constituído a partir da análise histórica quanto pela aplicação da pesquisa histórica como método de análise" (COSTA; BARROS; MARTINS, 2010, p.289).

Desse modo, a base conceitual sobre a qual tal pesquisa se desenvolve alinha-se ao paradigma da história nova. No que se refere a esta perspectiva, Le Goff (2005) destaca seu ponto de início com o movimento da Escola dos Annales, destacadamente a partir do trabalho de Marc Bloc e Lucien Febvre, à frente da revista *Annales d'histoire économique et sociale*. Longe de se limitar a uma única característica, um aspecto

crucial desta nova perspectiva da história relaciona-se à crítica ao acesso estrito a documentos oficiais (denominada história tradicional), ampliando "o campo do documento histórico" (LE GOFF, 2005, p.36). Em outras palavras, a história nova caracteriza-se "por uma história baseada numa multiplicidade de documentos: escritos de todos os tipos, documentos figurados, produtos de escavações arqueológicas, documentos orais, etc" (LE GOFF, 2005, p.36, grifo do autor).

Outro aspecto marcante do referido paradigma relaciona-se à forte crítica à tradicional noção de fato histórico. Quanto a este conceito, os autores da história nova propõem que "não há realidade histórica acabada, que se entregaria por si própria ao historiador" (LE GOFF, 2005, p.41/42). Alinhado a tal perspectiva, partindo da noção de uma histórica problematizadora da realidade (REIS, 2000; LE GOFF, 2005), os estudiosos da história nova criticam o posicionamento tradicional, apoiado sobre o que Le Goff (2005, p.40) denomina de "história política". Conforme observa o autor

> essa história política que é , por um lado, uma história-narrativa e, por outro, uma história de acontecimentos, uma história factual, teatro de aparências que mascara o verdadeiro jogo da história, que se desenrola nos bastidores e nas estruturas ocultas em que é preciso ir detectá-lo, analisa-lo, explica-lo (LE GOFF, 2005, p.40, grifo do autor).

Inserida neste debate apresenta-se também a concpeção relativa ao conceito de tempo nos estudos históricos. Assim, conforme defende Reis (2000, p.9), "a base profunda de um método histórico é uma 'representação do tempo histórico' e é esta representação que diferencia as diversas escolas e programas históricos". A este respeito o autor destaca que, apoiados sobre uma perspectiva interdisciplinar, os Annales proporcionaram a compreensão de uma representação nova sobre o tempo histórico. Em outras palavras, influenciados pelas ciências sociais, a perspectiva de tempo histórico dos Annales rechaça a noção de "tempo calendário" (REIS, 2007, p.196). A partir da perspectiva de que " o tempo calendário é simultaneamente uma imposição astronômica e uma criação subjetiva" (REIS, 2007, p.196), os integrantes da história nova concentram seus esforços na análise de elementos de conexão e relacionamento entre seres humanos em sociedade e, consequentemente, ocorrências históricas, além das relações existentes entre acontecimentos passados e a prática presente (REIS, 2007). Portanto, "criaram-se novas condições subjetivas para o conhecimento histórico" (REIS, 2000, p.15).

Assim, uma vez definido o método historiográfico enquanto estratégia de pesquisa para este estudo, há necessidade de estabelecer sob que perspectiva tal estratégia se apoiará. Desta forma, relacionado às características do estudo, assim como do posicionamento ontológico e epistemológico do pesquisador, identifiquei como a mais adequada a utilização da História dos Conceitos (*Begriffsgeschichte)*, a partir da abordagem de Reinhart Koselleck. No que se refere a tal proposta, ressalto que "o estudo semântico dos tempos históricos é um método cujo propósito é a investigação dos atributos distintivos de cada período histórico, através da compreensão da sucessão de diferentes significados dos conceitos fundamentais de determinação da vida social" (VIZEU; MATITZ, 2014, p.170). Em outras palavras, a perspectiva de Koselleck (1992) parte da dimensão de significado associado às palavras de uma língua. No entanto, a proposta da História dos Conceitos não pretende "dar conta" de qualquer palavra, mas antes, "coloca-se como problemática indagar a partir de quando determinados conceitos são resultado de um processo de teorização" (KOSELLECK, 1992, p.136). Sobre tal direcionamento, apresenta-se básico para a História dos Conceitos "saber a partir de quando os conceitos passam a ser empregados de forma tão rigorosa como indicadores de transformações políticas e sociais de profundidade histórica (...)" (KOSELLECK, 2006, p.101).

Em outras palavras, Matitz e Vizeu (2012, p.585) observam que

> enquanto cada palavra remete a um sentido ou conteúdo, conceitos demandam ao mesmo tempo uma formulação e uma interpretação teórica, reflexiva. Conceitos, portanto, envolvem graus de teorização/abstração necessários ao desenvolvimento de expressões capazes de conter de forma sintetizada e abstrata uma teoria acerca de um fenômeno concreto. O conceito é generalizante o suficiente para assumir o significado que vai além do fato isolado e surge a partir de um processo de abstração e agregação.

A este respeito, tendo sua base analítica apoiada sobre fontes contemporâneas ao fato histórico estudado, o foco de tal abordagem parte do pressuposto de que toda construção conceitual não se apresenta unicamente como um fenômeno da língua, mas "é também imediatamente indicativo de algo que se situa para além da língua" (KOSELLECK, 1992, p.136). Desta forma, o papel do contexto é indicativo fundamental na construção de significado associada a determinado conceito, uma vez que "todo conceito articula-se a um certo contexto sobre o qual também pode atuar, tornando compreensível" (KOSELLECK, 1992, p.136). Ainda no que se refere a tal

relação, Koselleck (1989, p.649) já destacava que "toda linguagem é historicamente condicionada, e toda história é linguisticamente condicionada". É neste sentido que Vizeu e Matitz (2014, p.173) observam que, "no contexto da *Begriffsgeschichte*, o papel da linguagem assume posição central na construção do conhecimento fundamentado em análises historiográficas". Assim,

> a análise conceitual proposta pela *Begriffsgeschichte* pretende indicar horizontes de expectativa de futuro contido nos significados de conceitos do passado. (...) Desta forma, a linguagem se tornou ao mesmo tempo um indicador e um agente de mudanças sociais, além de um campo de batalhas semânticas que buscam definir, manter ou impor, posições políticas e sociais (VIZEU; MATITZ, 2014, p.174).

Desse modo, Koselleck (2006, p.103) observa que "a isso se segue uma exigência metodológica mínima: a obrigação de compreender os conflitos sociais e políticos do passado por meio das delimitações conceituais e da interpretação dos usos da linguagem feitos pelos contemporâneos de então", destacando assim a relevância da pragmática da análise conceitual proposta (KOSELLECK, 2012). Em outras palavras, Jasmin (2005, p.32) observa que "neste registro é possível afirmar, rigorosamente, que os conceitos em si não têm história; mas também é possível afirmar, com rigor, que a sua recepção tem".

Direcionando tal concepção para o campo dos Estudos Organizacionais, Vizeu e Matitz (2014, p.167) destacam que "a teoria da história da *Begriffsgeschichte* (História dos Conceitos) serve como arcabouço explicativo para a análise do fenômeno organizacional enquanto um dos mais importantes produtos históricos da modernidade". Assim, "uma das principais contribuições é a disponibilizações de recursos importantes para a interpretação da modernidade, em particular para se compreender a natureza das formas simbólicas e institucionais que caracterizam esse tempo histórico" (VIZEU; MATITZ, 2014, p.169). Assim, outro aspecto crucial para constituição desta pesquisa, presente no modelo metodológico proposto por Koselleck (2006, p.105) associa-se à dimensão de que "as palavras que permaneceram as mesmas não são, por si só, um indício suficiente da permanência do mesmo conteúdo ou significado por elas designado". Assim, "as alterações estruturais de longo prazo só podem ser abarcadas por uma investigação diacrônica da estrutura profunda dos conceitos" (KOSELLECK, 2006, p.106).

Devo ressaltar, entretanto, que o esforço de pesquisa apresentado neste estudo não atende por completo a proposta metodológica de Koselleck (1992; 2006; 2012). Tal

parcialidade no atendimento ao direcionamento proposta com a História dos Conceitos decorre da dimensão de que a condução deste estudo se relaciona à análise sincrônica do conceito de competição e não sua dimensão diacrônica. Ainda assim, tal aspecto não inviabiliza a pesquisa aqui apresentada, uma vez que a diacronia quanto ao conceito se apoia sobre as diversas análises sincrônicas relacionadas (KOSELLECK, 2006).

Outra limitação associada à utilização da História dos Conceitos para realização desta pesquisa refere-se à ausência de intencionalidade para fins de dominação por parte de determinados grupos sociais, na construção do significado conceitual. Isto não significa dizer, entretanto, que a constituição da História dos Conceitos não possa se alinhar a uma perspectiva crítica. Tal ponto de vista decorre do fato de que Koselleck (2006, p.103) é enfático ao estabelecer como "exigência metodológica mínima: a obrigação de compreender os conflitos sociais e políticos do passado por meio das delimitações conceituais e da interpretação dos usos da linguagem feitos pelos contemporâneos de então". Entretanto, ainda que a possibilidade de orientação ideológica na construção histórica do significado de um conceito seja considerada por Koselleck (1992), não é identificado aprofundamento quanto a concepção do autor associada ao conceito, assim como dos desdobramentos associados.

A partir das limitações apresentadas, vislumbro que a perspectiva ideológica crítica de Van Dijk (1990; 2006) (já detalhada na subseção 2.4), assim como a proposta de análise do discurso apresentada pelo autor (VAN DIJK, 2006) (melhor detalhada na subseção 3.4), apresentar-se-iam adequadas à complementação da estratégia metodológica da História dos Conceitos (KOSELLECK, 1992; 2006; 2012). Assim, a possibilidade de complementação metodológica entre a análise conceitual histórica e discursivamente orientada, proposta por Koselleck (1992; 2006; 2012), e a perspectiva de Análise Crítica do Discurso apoiada nos eixos cognição, contexto e discurso, apresentada por Van Dijk (2006), não se configura apenas pela elucidação do caráter crítico-reflexivo da análise, mas, especialmente no que se refere a relação entre as dimensões analíticas sincrônica e diacrônica. Quanto a este aspecto, a complementação de concepções aqui proposta se apoia na perspectiva de que, enquanto a História dos Conceitos se dirige prioritariamente as compreensões e transformações de um conceito em diversos e espaçados recortes temporais (dimensão diacrônica), a proposta de análise do discurso apresentada por Van Dijk (2006), primordialmente se dedica a uma interpretação discursiva mais específica contextualmente (e, por isso, temporalmente). A partir destas considerações, compreendo que a análise discursiva proposta por Van Dijk

(2006) apresentaria grande alinhamento à dimensão sincrônica proposta por Koselleck (1992; 2006; 2012).

Também se apresentam como justificativas para tal intervenção a perspectiva presente em ambas de construções de significado socialmente compartilhados e contextualmente determinados. No que se refere a esta, é possível observar concepções de construção de significado discursivo aproximadas, fortemente relacionadas ao papel dos meios de comunicação e do discurso público. Assim, uma vez que, para Van Dijk (2006, p.232), a atuação da ideologia no reforço dos processos de dominação se daria por meio de "sua divulgação nos meios de comunicação, o discurso público e os processos sociais de individualização e a concorrência entre os grupos dominados"[34], Koselleck (1992, p.137) destaca que "um desdobramento lógico desse procedimento exige necessariamente a contextualização dos termos em unidades maiores, num conjunto de textos, por exemplo, como livros, panfletos ou manifestos, cartas, jornais etc". Desta forma, destaco que tais opções metodológicas influenciaram as decisões relacionadas à construção do *corpus* da pesquisa, assim como a proposta de procedimento de análise, apresentada posteriormente.

3.2 Construção do *corpus* de pesquisa

Em virtude do crucial fator temporal associado à pesquisa proposta (passados em torno de 150 anos dos eventos em análise), para realização da análise decorrente da suposição de tese e resposta à pergunta de pesquisa optou-se pela realização de uma pesquisa documental (CRESWELL, 2010). Outro aspecto de relevância associado a tal escolha refere-se à possibilidade de ilustrar o contexto do período histórico em análise, fundamentalmente alinhado às perspectivas teóricas e metodológicas sobre as quais se pauta esta pesquisa. A este respeito destaco que tais documentos "são o resultado, e são construídos nos processos de comunicação" (BAUER; GASKELL; ALLUM, 2008, p.20).

Assim, no que refere à pesquisa documental, Godoy (1995, p.21), destaca a importância da amplitude relacionada à noção de documento

[34] Tradução livre de: de su difusión en los medios masivos de comunicación, en el discurso público y en los procesos sociales de individualización y competencia entre los grupos dominados

> incluindo materiais escritos (como, por exemplo, jornais, revistas, diários, obras literárias, científicas e técnicas, cartas, memorandos, relatórios), as estatísticas (que produzem um registro ordenado e regular de vários aspectos da vida de determinada sociedade) e os elementos iconográficos (como, por exemplo, sinais, grafismo, imagens, fotografias, filmes).

No que se refere à utilização de documentos para análise, Godoy (1995) destaca positivamente o contato com informações, as quais o pesquisador não pode ter contato físico. Um segundo aspecto se apresenta na característica da "fonte não reativa" (GODOY, 1995, p.22), permanecendo inalterados em seu comportamento por longos períodos de tempo. Um terceiro aspecto relevante refere-se ao fato de que sua utilização possibilita estudos realizados por ou sobre longos períodos de tempo. Outro aspecto que merece destaque, especificamente no que se refere às características desta pesquisa, é o fato de que "os documentos devem ser vistos como uma forma de contextualização da informação" (FLICK, 2009, p.234).

Já no que se refere às limitações do método, Flick (2009, p.236) entende que "a análise de documentos oferece uma abordagem específica e, às vezes, um tanto limitada a experiências e processos". Outra limitação, destacada por Godoy (1995) decorre do fato de que alguns documentos podem não ser produzidos com o propósito de informação direcionada à investigação social, assim como é possível que documentos, como artigos de jornais, tenham suas informações distorcidas para atender a interesses diversos. Também Creswell (2010) dá destaque às limitações do método, observando especialmente a dificuldade de acesso às informações necessárias, a possibilidade de incompletude dos documentos, assim como a falta de autenticidade e imprecisão. Ainda a respeito destas questões Cellard (2010, p.295) observa que "o documento constitui um instrumento que o pesquisador não domina", ou em outras palavras "a informação, aqui, circula em sentido único; pois, embora tagarela, o documento permanece surdo, e o pesquisador não pode dele exigir precisões suplementares".

Desta forma, fica evidente que o "a escolha dos documentos não é um processo aleatório, mas se dá em função de alguns propósitos, ideias ou hipóteses" (GODOY, 1995, p.23). Desta forma, consonante aos objetivos desta pesquisa, "ao decidir-se pela utilização de documentos em um estudo, deve-se sempre vê-los como meios de comunicação" (FLICK, 2009, p.232), e não "simples representação dos fatos ou da realidade" (FLICK, 2009, p.232).

Assim, uma vez que tal perspectiva apresenta-se alinhada às construções teóricas e metodológicas que norteiam esta pesquisa, nomeadamente a história dos conceitos (KOSELLECK, 1992; 2006) e a perspectiva crítica de ideologia de Van Dijk (1990; 2006; 2012), destaco que a construção do *corpus* de pesquisa se apoiou sobre documentos públicos (CRESWELL, 2010), disponíveis na biblioteca virtual *Internet Archive*.

Quanto a tal organização, se configura por uma biblioteca *on-line*, sem fins lucrativos, parceira de fundações, órgãos governamentais e membro da *American Library Association*. Em seu *site* são disponibilizados documentos em diversos formatos digitais, respeitando as leis de direitos autorais, sendo: 279 bilhões de páginas da web, 11 milhões de livros e textos, 4 milhões de gravações de áudio, 3 milhões de vídeo, 1 milhão de imagens e 100 mil *softwares* (INTERNET ARCHIVE, s/d).

A pesquisa foi também especificamente datada, tendo como período inicial de análise o ano de 1860 (ano da vitória de Abraham Lincoln na disputa pela presidência dos Estados Unidos) e como período final de análise o ano de 1869 (ano de conclusão da *Transcontinental Pacific Railroad*). As justificativas que apoiam a demarcação dos limites temporais decorrem da intenção de ampliar a possibilidade da uma compreensão contextual dos eventos, orientada ao período diretamente relacionado aos eventos.

Entretanto, se fez necessário ainda delineamento quanto à escolha dos documentos para análise, uma vez que na referida biblioteca encontra-se grande diversidade de fontes documentais públicas e pessoais. Tal escolha considerou um possível nível de representatividade do discurso presente nos documentos, partindo do pressuposto que documentos com maior nível de popularização e publicização poderiam corresponder, também, à perspectiva mais comum no recorte histórico em análise. Neste sentido, a escolha dos documentos para composição do *corpus* foi apoiada também na ressalva das referências bibliográficas relacionadas à contextualização do setor ferroviário estadunidense, especificamente Perrow (2002), White (2012) e Wolmar (2012a; 2012b), com primordial destaque ao periódico *American Railroad Journal*.

Na visão destes autores, o referido periódico teve papel central no estabelecimento do modelo de organização ferroviária estadunidense (WOLMAR, 2012b), na denúncia da corrupção associada à utilização de dinheiro público em favor de determinadas ferrovias (PERROW, 2002), além da questionável aproximação do Estado aos interesses das empresas ferroviárias (WHITE, 2012). A partir destas perspectivas é possível observar que tal jornal se apresentava como um fórum de

elevado destaque no cenário ferroviário ao longo do século XIX, apresentando diversidade de posicionamentos econômicos, políticos, jurídicos e sociais (WOLMAR, 2012b).

Referente à história da publicação, Mott (1970) observa que tal publicação inicia sua circulação em janeiro de 1832, quando o transporte ferroviário nos Estados Unidos era composto por vinte ferrovias e somente três locomotivas a vapor e nove utilizando tração animal. Estava destacado assim o pioneirismo de seu proprietário, D. Kimball Minor. Entretanto, o jornal apresentou diversas denominações e focos ao longo de mais de século e meio de distribuição, sendo o que mais perdurou foi "*American Railroad Journal: Steam, Navigation, Commerce, Mining, Manufactures (subtitles varies)*" (MOTT, 1970, p.268), entre os anos de 1849 e 1874.

Assim, no que se refere a esta pesquisa, foram identificadas as publicações do *American Railroad Journal* entre os anos de 1860 e 1869 para análise. Tal seleção representa 521 edições do jornal, totalizando 12.058 páginas, sendo analisadas 148 matérias jornalísticas. Uma vez que tal conjunto de documentos contempla diversos discursos em sua composição, assim como o objetivo associado a este trabalho se relaciona com a interpretação de um conceito em determinado período histórico, identifiquei a necessidade de propor um novo método analítico relacionado aos estudos do discurso. Tal método será detalhado na seção 3.4.

3.3 Qualidade da pesquisa

Conforme observado desde o início da seção 3, a constituição da pesquisa qualitativa decorre de participação ativa do pesquisador. Isso não significa dizer que não existam rigor e critérios científicos para sua elaboração, necessitando explicitá-los. A respeito destas questões, Vizeu (2007, p.8) observa que "há, nos poucos esforços pela história na pesquisa organizacional problemas no que diz respeito ao rigor metodológico, no sentido do uso do método historiográfico de investigação". Neste sentido, a partir de Jacques (2006), Vizeu (2007, p.8) ressalta ainda que, entre os principais equívocos das pesquisas no âmbito dos estudos organizacionais estão "o diletantismo em relação à prática historiográfica, a fragilidade no uso metafórico da história da guerra em análise organizacional, o anacronismo presente em certas referências à história da humanidade". Desta forma, a fim de ponderar sobre tais

cuidados, também os aspectos de validade e confiabilidade nortearam a realização da referida pesquisa.

A respeito do conceito de validade, Creswell (2010, p.224) observa que "significa que o pesquisador verifica a precisão dos resultados empregando alguns procedimentos. Já, quanto ao conceito de confiabilidade, Creswell (2010, p.224) destaca que "indica que a abordagem do pesquisador é consistente entre diferentes pesquisadores e diferentes projetos". Assim, a partir do que apresentam Júnior, Leão e Mello (2011), e com base nas características deste estudo, serão priorizados aspectos relacionados a triangulação, construção do *corpus* de pesquisa e descrição clara, rica e detalhada. Identifico que a dificuldade de realização de uma triangulação clássica decorre das próprias características de um trabalho desta natureza, que é realizado individualmente e apoiado sobre uma análise subjetiva e contextual dos documentos. No entanto, proponho o que poderia ser compreendida de triangulação entre fontes. Dito de outra forma, uma vez que com neste estudo se objetiva propor uma reflexão crítica quanto a um determinado conceito, inserido em específico contexto histórico, apresentar-se-ia possível atingir algum nível de validação através da busca de coerências, aproximações e distanciamentos entre as mesmas fontes. Além deste aspecto, destaco ainda profundo zelo na realização dos procedimentos de construção do *corpus* (já especificado) e a descrição clara, rica e detalhada, no sentido de proporcionar consistência analítica.

Assim, quanto a construção do *corpus* enquanto critério de validade e confiabilidade, Júnior, Leão e Mello (2011) a compreendem como "equivalente funcional à amostra representativa e ao tamanho da amostra, porém com o objetivo distinto de maximizar a variedade de representações desconhecidas" (JÚNIOR; LEÃO; MELLO, 2011, p.199). Sobre tal critério, destaca-se que, por se tratar de uma pesquisa qualitativa, não é o quantitativo de documentos para a composição do *corpus* fator primordial, mas sim a representatividade do material selecionado. Ainda a respeito desta questão, mas observando especificamente a realização de uma pesquisa historiográfica, Tuchmann (2003) dá destaque à credibilidade das fontes dos dados, sob risco de impacto determinante sobre a relevância do estudo, bem como a confiabilidade dos resultados identificados.

Já no que se refere à descrição clara, rica e detalhada, Júnior, Leão e Mello (2011, p.201) destacam que

> a clareza nos procedimentos é um critério de confiabilidade que diz respeito à boa documentação, à transparência e ao detalhamento de exposição dos nos procedimentos na busca e na análise dos resultados. O importante é gerar condições para que outros pesquisadores possam reconstruir o que foi realizado em cenários de pesquisa diferentes.

Sobre este aspecto, Merriam (1998) destaca a preocupação do pesquisador em contextualizar suficientemente as condições ambientais sobre as quais a pesquisa se desenvolve. Também Creswell (2010, p.226) destaca que "esta descrição pode transportar os leitores para o local e proporcionar à discussão um elemento de experiências compartilhadas".

Assim, a partir destas fundamentais considerações parece possível e necessário detalhamento quanto ao procedimento de análise, a ser realizado na próxima subseção.

3.4 Procedimento de análise

Conforme já observado, a pesquisa qualitativa contém especificidades associadas à participação do pesquisador no seu desenvolvimento. A respeito desta questão, Creswell (2010, p.211) observa que "a pesquisa qualitativa é uma pesquisa interpretativa, com o investigador tipicamente envolvido em uma experiência sustentada e intensiva com os participantes". Neste sentido, também Denzin e Lincoln (2006, p.17) observam que "os pesquisadores desta área utilizam uma ampla variedade de práticas interpretativas interligadas, na esperança de sempre conseguirem compreender melhor o assunto que está ao seu alcance". Assim, também no que se refere ao procedimento de análise tal aspecto deve ser destacado.

Tais características são associados também à realização de uma pesquisa historiográfica, pois, conforme Pieranti (2008, p.3) destaca, "a perspectiva do observador ou do pesquisador afirma-se como a base do processo de investigação, anterior mesmo à análise propriamente dita [...]". Outra questão que se apresenta relevante refere-se à noção de que "o indivíduo está no cerne da análise das estruturas: é ele quem, entrevistado, reconta a história, de acordo com sua perspectiva; é ele quem investiga e estuda" (PIERANTI, 2008, p.5).

Relacionado a tais aspectos, destaco as características particulares deste estudo. Estas se configuram pela associação de uma pesquisa histórica, apoiada sobre uma interpretação que prioriza o contexto social na construção de sentido conceitual (e

léxico), reunidos sob uma perspectiva crítica da ideologia, que pressupõe, portanto, ações de grupos de indivíduos para dominação e manipulação do restante da sociedade. A necessidade de atender a específicos pressupostos ontológicos e epistemológicos demandou a proposição e o desenvolvimento de um novo método analítico: a Análise Conceitual Discursiva Sócio-historicamente Contextualizada (ACDSC).

No sentido de um "quebra-cabeças conceitual", tal prática analítica é constituída a partir da combinação de elementos da História dos Conceitos, de Koselleck (1992; 2006; 2012), da concepção conceitual crítica quanto ao conceito de ideologia e das possibilidades de Análise Crítica do Discurso, propostas por Van Dijk (1990; 2006). O detalhamento quanto às contribuições de cada uma destas perspectivas será realizado na sequência.

No que se refere às inspirações decorrentes da História dos Conceitos (KOSELLECK, 1992; 2006; 2012), a ACDSC objetiva possibilitar uma análise conceitual diacrônica, uma vez que se dedica à realização de análises sincrônicas deste mesmo conceito. Outra inspiração relaciona-se à utilização de documentos públicos (jornais, livros, cartas, panfletos, entre outros). Entretanto, de forma diversa à História dos Conceitos, a ACDSC apoia-se necessariamente (ainda que não exclusivamente) em documentos compartilhados socialmente, com destaque especial para documentos que representem grupos da sociedade como meios de comunicação, manifestos, sentenças judiciais, representação de classe, entre outros. Documentos oficiais também estão incluídos na seleção para análise, ainda que a orientação analítica esteja apoiada na concepção da história nova. A finalidade associada a tais preceitos decorre do fundamental compromisso com uma ampla e detalhada elaboração do contexto a que se relaciona o conceito em análise. De tal objetivo emerge a relevância do caráter pragmático na construção semântica do referido conceito.

Não foi identificado, entretanto, aprofundamento sistemático quanto à análise sincrônica da história dos conceitos. Desta forma, coloca-se a necessidade de apresentar um modelo sistematizado para objetivando tal prática analítica, priorizando, como destacado por Koselleck (2012), o papel do contexto na construção deste significado. Decorrente destas questões, também a lente ontológica e epistemológica do pesquisador colocam-se presentes, influenciando a interpretação sobre a constituição, funcionamento e modificação de tal contexto sócio-histórico. Neste sentido, destaco a noção fundamental de que diversas relações sociais inseridas na sociedade contemporânea (ao menos) apresentar-se-iam orientadas a partir de ideologias. Assim, a possibilidade de

interpretação associada a determinado conceito atravessaria também o entendimento relativo à ideologia preponderante na época. No que se refere a esta questão, identifiquei em Van Dijk (2006) uma proposta sistematizada de assimilação dos ditames ideológicos em determinado contexto social. Tal proposta coloca-se também como inspiração para elaboração da ACDSC.

No que se refere às influências das proposições de Van Dijk (2006) destaco, primeiramente, a possibilidade de realização de uma análise discursiva sincrônica, suportada por uma perspectiva teórica que pressupõe a influência ideológica nas interpretações, comportamentos e expectativas individuais e coletivas. Tal perspectiva associa-se ao que, mais recentemente, Van Dijk (2012, p.9) propõe chamar de "Estudos Críticos do Discurso (ECD), como um movimento científico especificamente interessado na formação de teoria e na análise crítica da reprodução discursiva do abuso de poder". Assim, no que se refere à face metodológica da ECD, Van Dijk (2012, p.13) destaca que "os métodos dos ECD concentram-se de forma específica nas complexas relações entre a estrutura social e a estrutura discursiva, bem como no modo como as estruturas discursivas podem variar ou ser influenciadas pela estrutura social". Decorrente destas questões, apresenta-se também em Van Dijk (2006; 2012) a inspiração para elaboração das ferramentas analíticas que compõe a ACDSC. Entretanto, para melhor entendimento quanto ao que diferencia tais métodos, destaco ser necessário maior detalhamento de alguns aspectos que podem ser próprios da ACDSC.

Primeiramente, ressalto que, diferente da premissa básica da análise do discurso proposta por Van Dijk (2006), a ACDSC detém seu foco sobre a interpretação de um conceito específico, em determinado contexto sócio-histórico. Como consequência a esta questão, a ACDSC não se restringe a analisar uma única prática discursiva, associada a específico agente de uma sociedade. Assim, um dos aspectos fundamentais da ACDSC se reflete na multiplicidade de discursos presentes na análise, desde que relacionados ao conceito pesquisado. Tal condição se apresenta necessária para a *construção do cenário contextual,* que vem a ser uma ampla análise do contexto associado ao conceito, delimitado a partir de premissas associadas ao momento histórico em análise. Assim, na medida em que um discurso representaria a compreensão de determinado grupo ou indivíduo a respeito de um tema, é por meio da multiplicidade dos discursos em análise se que pretende construir uma elaboração conjunta das concepções que influenciaram a constituição simbólica de um conceito.

Desta forma, apresenta-se viável, inclusive, realizar uma análise das diferentes ideologias em disputa, no âmbito de uma sociedade, em um dado momento histórico.

No que se refere à multiplicidade de discursos presentes na análise, destaco o procedimento adotado para o desenvolvimento deste trabalho. A respeito desta questão, compreendo por aspecto crucial isolar a análise discursiva cronologicamente em um primeiro momento. A importância de tal recorte decorre do compartilhamento do contexto histórico entre os agentes discursivos, questão fundamental para o procedimento analítico proposto. Identifico também a possibilidade de subdivisão do recorte temporal em análise. Tal decisão pode ser tomada em relação a ocorrências históricas com amplo impacto social, ocorrência temporal ou associadas a disputa e interferência de diferentes grupos sociais ao longo do tempo. A decisão pelo desmembramento da análise temporalmente oportuniza, também, a elaboração de transformações associadas ao conceito em destaque, assim como os interesses envolvidos às mudanças discursivas.

Ainda relativo à multiplicidade dos discursos, o passo seguinte apresenta-se por proceder a análise por agente discursivo identificado no *corpus* em questão. Apresento, desta forma, as premissas associadas a tal concepção: (i) análise discursiva inicialmente restrita a um ator ou grupo social específico possibilitaria elaboração da perspectiva representativa do indivíduo ou grupo na referência a determinado conceito, em compartilhado contexto histórico; (ii) confronto das perspectivas apresentadas, no sentido de propor aproximações e diferenças; (iii) concepção dos interesses subjacentes às construções discursivas apresentadas pelos diferentes agentes discursivos no período em análise, sob a perspectiva de indicar caráter ideológico relacionado ao conceito em questão, e; (iv) analisar as diferentes interpretações e transformações do conceito em análise ao longo da ocorrência histórica escolhida.

Um segundo aspecto relativo a ACDSC a ser destacado refere-se às delimitações temporais sobre as quais se apoiarão a análise discursiva. Por se tratar de um método analítico subordinado a uma estratégia de pesquisa historiográfica, a forma como serão consideradas tais delimitações apresenta-se fundamental. A respeito desta questão, e levando em conta a grande relevância da contextualização sócio-histórica para ação junto ao método, duas premissas se destacam: (a) a delimitação temporal relativa ao fato histórico estudado (sendo necessário levar em consideração as relações entre os discursos analisados e o fato histórico central); e (b) na ausência de um fato histórico específico, atuar na delimitação temporal a partir do próprio contexto em análise

(considerando, por exemplo, o intervalo entre dois eventos marcantes para a sociedade em análise).

O terceiro aspecto a ser considerado relaciona-se à escolha das fontes que darão sustentação à análise discursiva proposta. Levando em consideração o caráter iminente documental na constituição do *corpus* de pesquisa com esta finalidade analítica (a depender do período histórico em análise), este talvez seja o ponto mais crítico da constituição da ACDSC. Tal percepção associa-se à dimensão de que a depender do período histórico sobre o qual se apoia a análise, pode não haver disponibilidade de documentos em volume e diversidade, para realização do cenário contextual, assim como pode ser extremamente complexo estabelecer as fontes discursivas mais relevantes, quando identificado um excesso de fontes documentais. Pode ser ainda impossível estabelecer, objetivamente, a clara distinção sobre a popularidade entre os documentos disponíveis para a análise. As possíveis ações para solução destas questões passam por: (1) alternativas ou limitações de acesso aos documentos; (2) classificação dos documentos em análise; (3) identificação da relevância, penetração e audiência quanto aos documentos escolhidos.

Especificamente quanto ao primeiro ponto, a possibilidade de acesso aos documentos pode determinar os caminhos para realização da pesquisa. Neste sentido, a escolha pela pesquisa a partir de um mesmo arquivo ou acervo, ou pela diversidade de locais de acervo não se apresenta, inicialmente como uma questão problemática. O principal aspecto associado a tal escolha se configura na possibilidade de acesso à diversidade e quantitativo de documentos que proporcione maior profundidade na análise. Como já observado, entretanto, a acessibilidade ou mesmo disponibilidade de quantidade menor de acervos e documentos não se apresentaria, em si, uma limitação à realização da ACDSC.

Outra ação para construção do *corpus* na ACDSC se configura na classificação dos documentos relacionados à análise. Esta classificação, sempre reportando ao fato histórico referencial, pode ser constituída pelo ano de publicação do documento, pela fonte acessada (exemplo: imprensa, atas oficiais, obras literárias, imagens, entre outras possibilidades) ou mesmo por ambas. Assim, torna-se possível também a confrontação de diferentes discursos, em variadas instâncias. Associado à escolha documental encontra-se a necessidade de determinar aspectos da relevância, penetração e audiência. Neste sentido, por relevância me refiro a fontes documentais utilizadas na representação de grupos sociais (como representantes do Estado, empresas, órgãos de classe,

sindicatos, associações, entre outros) sendo, portanto, consideradas declarações oficiais de determinado grupo ou organização. Já no que se refere à noção de penetração pretendo destacar a amplitude de disseminação associada a determinado documento, ressaltando sua acessibilidade a diversos grupos sociais e, portanto, diversas audiências. Um aspecto relevante quanto à noção de penetração refere-se também à possibilidade de exclusividade de determinado emissor discursivo à específicas audiências, podendo ocasionar, assim, a relevância do documento para análise. Por fim, por audiência pretendo aprofundar detalhamento relativo à produção e consumo de determinado documento (enquanto representação de um discurso). Parte-se do pressuposto que documentos atrelados à maior audiência possuam, inicialmente, maior possibilidade de representação social. Isto não significa dizer, entretanto, que busca-se pela generalização de uma concepção conceitual. Ao contrário, como já observado, um dos aspectos associados à ACDSC refere-se à possibilidade de oposições discursivas concomitantemente. No entanto, a partir da perspectiva de cognição na constituição ideológica, pode existir conexão entre o nível de consumo discursivo (representado por um documento) e as construções simbólicas pessoais. Ressalto ainda que documentos relacionados a maior audiência não devem restringir o acesso a outros documentos na realização da análise, direcionando seu destaque no sentido da representatividade.

Especificamente no que se refere à realização desta pesquisa, que possui caráter temporal limitado, optei por uma fonte discursiva naturalmente diversificada, chancelada nas fontes bibliográficas utilizadas, no que tange seu valor historiográfico, disponível em sua versão original e sem edições, com alto grau de representatividade do contexto social da época, assim como de destacada audiência e penetração. Para não ser repetitivo, não pretendo retomar discussão sobre a escolhe documento para composição do corpus, aspecto que recebeu maior detalhamento na seção 3.2.

O quarto e último aspecto relacionado à execução da ACDSC refere-se também a aspectos característicos da pesquisa qualitativa: o caráter interpretativo da análise e da unicidade do fenômeno, desconectados da finalidade de generalização dos achados a outros fatos históricos, além de interpretações pretensamente definitivas (ainda que as conclusões obtidas estejam disponíveis ao debate e ao questionamento). A respeito destas características, a ACDSC não deve propor interpretações encerradas a respeito do conceito em análise, mas caberia ao indivíduo analista o objetivo de contribuir com a construção do conhecimento de forma ampliada, contrapondo, complementando ou inovando análises discursivas anteriormente realizadas. Assim, a partir da metáfora de

um “quebra-cabeças conceitual”, a proposta analítica aqui apresentada parte da perspectiva de que os diferentes olhares sobre determinado fenômeno, ainda que divergentes, apresentar-se-iam complementares na composição do cenário contextual a respeito da interpretação de determinado conceito em específico período histórico.

No que se refere aos procedimentos analíticos da ACDSC, observo que não existe, a princípio, impossibilidade de realizar tal análise a partir dos procedimentos comumente utilizados para os ECD. No entanto, ao menos no que se refere a esta pesquisa e considerando as características destacadas da ACDSC, parecem melhor se adequar ao método analítico proposto os seguintes estudos a respeito do significado do discurso: a variação dos elementos léxicos relacionados ao conceito (análise lexical) (VAN DIJK, 2006).

Assim, quanto à variação dos elementos léxicos, Van Dijk (2006) destaca a necessidade de compreensão das representações mentais (ou modelos mentais) compartilhadas socialmente, associadas às especificidades de um contexto, na construção interpretativa de um discurso. No que se refere a esta questão Van Dijk (2006, p.259) destaca que, “sendo que estes modelos incluem opiniões, que por sua vez podem ter uma base ideológica, também os significados que derivam dos modelos ‘ideológicos’ (distorcidos, etc.) podem incluir aspectos ideológicos”[35]. A questão central relacionada é que “muitas destas opiniões podem tornar-se convencionais e codificar-se no léxico (...)” (VAN DIJK, 2006, p.259). Assim, a análise lexical apresenta-se como “o componente mais óbvio (e também frutífero) da análise do discurso ideológico. Basta explicar todas as implicações das palavras usadas em um discurso e contexto específicos geralmente fornece um amplo conjunto de significados ideológicos”[36] (VAN DIJK, 2006, p.259). Desta forma, Van Dijk (2006, p.259) conclui que

> teoricamente, isso significa que a variação dos elementos léxicos (ou seja, o estilo lexical) é um meio importante de expressão ideológica no discurso. Dependendo de qualquer fator contextual (idade, gênero, "raça", classe, posição, status, poder, relação social, etc.), os usuários de idiomas podem escolher palavras diferentes para falar sobre coisas,

[35] Tradução livre de: Puesto que los modelos incluyen opiniones, las que a su vez pueden tener uma base ideológica, también los significados que derivan de esos modelos “ideológicos” (distorcionando, etc.) pueden incluir aspectos ideológicos.

[36] Tradução livre de: el componente más óbvio (y también fructífero) del análisis ideológico del discurso. El simple hecho de explicar todas las implicaciones de las palavras utilizadas en un discurso y contexto específicos provee, a menudo, un amplio conjunto de significados ideológicos.

> pessoas, ações ou Eventos. As visões pessoais ou grupais dos participantes, isto é, as atitudes e as ideologias, são uma importante restrição contextual e, consequentemente, uma fonte principal de variação lexical[37].

Inseridas no âmbito da análise lexical, Van Dijk (2006) destaca a sustentação argumentativa a partir de fatores de proposição, coerência (local e global) e relações proposicionais. No que se refere ao papel da proposição na análise léxica, o autor enfatiza as influências decorrentes do contexto social e dos modelos mentais compartilhados na estrutura gramatical do discurso. Em outras palavras,

> las *proporciones* que representan el significado de las cláusulas y oraciones, tienen uma estrutura interna, de la cual, por ejamplo, los variados roles semânticos (Agente, Paciente, Objeto, etc.) pueden exhibir las formas en que los participantes están asociados con un acontecimiento, activa o pasivamente, responsablemente, o como experimentadores de los acontecimientos y acciones (VAN DIJK, 2006, p.260, grifo do autor).

Entretanto, uma vez que ACDSC refere-se ao esforço analítico para interpretação associada a um conceito, ainda que ocorra variação em seu papel semântico nas diferentes orações do *corpus,* existe grande relevância na compreensão dos componentes associados. Isso não significa que se deve desprezar tal análise. Ao contrário, destaco a observação de Van Dijk (2006, p.260), de que

> essas representações semânticas são, é claro, uma função de como os eventos são representados e avaliados (em um modelo) e, portanto, podem ser controlados ideologicamente, dependendo da participação do grupo, da posição ou da perspectiva dos participantes no evento comunicativo. Quem é considerado o herói ou vilão, vitimador ou vítima, quais papéis devem ser enfatizados ou escondidos, são questões que organizam muitas atitudes ideológicas, e essas percepções podem ser projetadas diretamente em estruturas proposicionais e suas formulações sintáticas variáveis (ativas, passivas, nominais, etc.)[38].

---

[37] Tradução livre de: teoricamente, esto significa que la variación de elementos léxicos (esto es, el estilo léxico) es un importante medio de expresión ideológica en el discurso. Dependiendo de cualquier factor contextual (edad, género, "raza", clase, posición, estatus, poder, relácion social, etc.) los usuarios de la lengua pueden escoger diferentes palabras para hablar sobre las cosas, las personas, las acciones o los acontecimentos. Las opiniones personales o de grupo de los participantes, esto es, las actitudes e ideologías, son una restricción contextual importante y, em consecuencia, una fuente principal de variación léxica.

[38] Tradução livre de: esas representaciones semánticas son, obviamente, una función de cómo se representam y evalúan los acontecimientos (en un modelo), y pueden, por lo tanto, estar ideológicamente controladas, según la pertenencia al grupo, la posición o la perspectiva de los participantes em el evento

Entretanto, uma vez que a proposta metodológica aqui apresentada direciona o foco para interpretação de um conceito específico, ressalto maior relevância na análise dos complementos associados ao conceito na oração. Desta forma, é por meio da adjetivação, dos complementos, da estrutura da oração entre outros aspectos sintáticos que será possível aprofundamento da concepção conceitual em destaque.

Na proposta analítica elaborada por Van Dijk (2006), atrelado à investigação das proposições decorre a possibilidade de associação da coerência local e global. Relativo a estas, o autor destaca maior devotamento ao aspecto interpretativo a partir dos modelos mentais compartilhados socialmente e, desta forma, inseridos (e influenciados) por uma ideologia. Em outras palavras, Van Dijk (2006, p.261) observa "que os usuários da língua vejam um acontecimento social como a causa ou não de outro acontecimento social, pode ter, em consequência, um efeito sobre a coerência de seu discurso"[39]. Também no que se refere à coerência global (ou macroestrutura semântica) do discurso, a possibilidade de interpretação quanto ao direcionamento ideológico pode ser verificada por meio da identificação e detalhamento quanto ao argumento central do discurso. Permeia tal embasamento analítico apresenta-se o absoluto suporte na detalhada descrição do contexto.

No que se refere à ACDSC, a apreciação relativa à coerência textual apresenta grande relevância para interpretação associada a um conceito. Tal investigação pode se dar tanto no âmbito de sua compreensão semântica (análise conceitual propriamente dita), quanto da construção contextual que apoia todo o processo analítico. Por fim, guardando certa aproximação quanto ao primeiro aspecto observado, a análise das relações proposicionais deve apoiar-se na busca pelo que está além do que é dito explicitamente. Dito de outra forma, "a informação explicitamente afirmada pode enfatizar propriedades negativas dos outros ou positivas do próprio grupo, enquanto o inverso é verdadeiro para significados ou pressupostos implícitos"[40] (VAN DIJK, 2006, p.261). Assim, considerando a finalidade ideológica de ocultar fatos e condições sociais,

---

comunicativo. Quién es considerado el héroe o el villano, el victimario o la víctima, qué roles deben ser enfatizados u ocultados, son questiones que organizam muchas actitudes ideológicas, y esas percepciones pueden proyetarse directamente en estructuras proposicionales y sus formulaciones sintácticas variables (activas, pasivas, nominalizaciones, etc.)

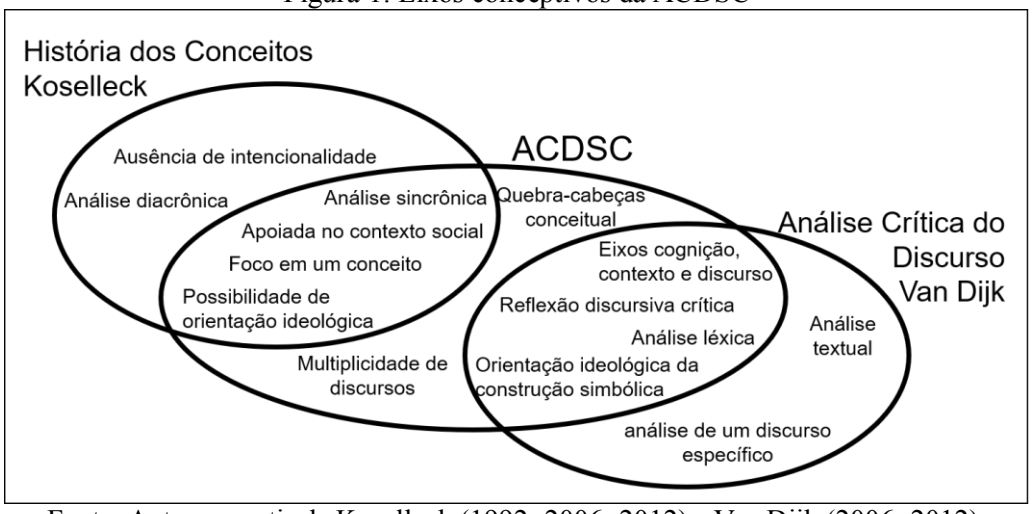
[39] Tradução livre de: que los usuários de la lengua vean un acontecimiento social como la causa o no de otro acontecimiento social, puede tener, en consecuencia, un efecto sobre la coherencia de su discurso.

[40] Tradução livre de: la información que está explícitamente aseverada puede enfatizar propiedades negativas de los otros o positivas del proprio grupo, mientras que lo inverso es cierto para significados implícitos o presupuestos.

a fundamental interpretação das questões implícitas em um discurso se revela por meio de análises de implicatura e pressuposições, por exemplo (VAN DIJK, 2006). Esta apresenta-se também como condição fundamental da ACDSC.

A seguir apresento figura que destaca tanto as aproximações e diferenças entre a ACDSC e a História dos Conceitos, proposta por Koselleck (1992; 2006; 2012) e Análise Crítica do Discurso, proposta por Van Dijk (2006; 2012), quanto aspectos próprios do método analítico em questão.

Figura 1: Eixos conceptivos da ACDSC



Fonte: Autor, a partir de Koselleck (1992; 2006; 2012) e Van Dijk (2006; 2012).

Assim, considerando as informações elaboradas neste capítulo, acredito que já seja possível a apresentação dos resultados da referida pesquisa, assim como da análise correspondente.

4 ANÁLISE DOS RESULTADOS

Considerando o referencial teórico e a proposta metodológica desenvolvidos até esta etapa, destaco que neste capítulo serão apresentadas as concepções decorrentes da análise documental realizada. Para tanto, refiro-me novamente ao objetivo geral desta pesquisa, que vem a ser: analisar em que sentido a concepção sobre a competição praticada pelas empresas ferroviárias estadunidenses se relaciona à ideologia militar e à lógica bélica, a partir dos eventos históricos da Guerra de Secessão e a construção da *Pacific Railroad*. Conforme destacado inicialmente, o desenvolvimento de tal objetivo geral sustenta-se no seguinte pressuposto de tese: a interpretação geral associada à competição organizacional decorre fundamentalmente da lógica bélica e da inspiração militar incorporadas às teorias e práticas organizacionais, ao longo do tempo. Desta forma, ressalto que a estruturação deste capítulo é orientada pela abordagem aos objetivos específicos, tendo sua análise constituída a partir dos pressupostos metodológicos apresentados no capítulo 3.

4.1 A dinâmica competitiva das empresas ferroviárias estadunidenses em período anterior à Guerra de Secessão.

Uma vez que o desenvolvimento desta pesquisa se dá no intento de investigar aproximações e relações possíveis entre a prática competitiva de empresas ferroviárias estadunidenses e a ideologia bélico-militar presente na sociedade organizacional no século XIX (a partir de ocorrências associadas à Guerra de Secessão), compreendi ser necessário acessar as concepções relacionadas a tal competição ainda anterior ao período em destaque. Assim, nesta subseção será detalhada a análise direcionada a atender ao primeiro objetivo específico, a saber: analisar a dinâmica competitiva das empresas ferroviárias estadunidenses em período anterior à Guerra de Secessão.

A partir dos critérios estabelecidos anteriormente, os documentos referenciados para atender a tal objetivo relacionam-se às edições do *American Railroad Journal* do ano de 1860 (ano em que se dá a eleição de Abraham Lincoln à presidência dos Estados Unidos, considerado fundamental fato desencadeador do conflito entre os confederados e a União), e o efetivo início do conflito, em 12 de abril de 1861. Desta forma, para

atendimento desta questão foram acessadas as 52 edições publicadas pelo jornal no ano de 1860 e as primeiras 14 edições do ano de 1861.

Outro aspecto que orienta a análise refere-se à abordagem analítica frente à diversidade de discursos identificados nos documentos, no referido período. Neste sentido, apoiado sob as premissas da ACDSC, foi considerada a pluralidade discursiva associada a determinado conceito e inseridas em um contexto específico. Tais elaborações foram abordadas a partir de grupos sociais específicos, a saber: empresas ferroviárias, imprensa e sociedade civil não organizada. Posteriormente, será realizado o confronto entre as compreensões discursivas relacionadas ao período, assim como as perspectivas ideologizantes associadas, conforme pretende o método analítico proposto.

4.1.1 Análise discursiva relacionada às concepções sobre competição entre as empresas ferroviárias estadunidenses antes da Guerra de Secessão (1860 e 1861).

No que se refere à perspectiva das empresas ferroviárias estadunidenses quanto ao conceito de competição em período anterior à Guerra de Secessão (considerado neste estudo o recorte temporal dos anos de 1860 e 1861), foram identificadas 14 matérias jornalísticas publicadas no *American Railroad Journal*. A primeira menção à competição ferroviária se dá já na primeira edição do jornal no ano de 1860. Ainda que na citação apresentada abaixo a dinâmica competitiva se relacione também a disputa com a transporte fluvial, destaco o caráter vigoroso ou enérgico da competição entre empresas ferroviárias.

> *The road had also to contend with a very vigorous competition from steam boats on the Missouri. This competition is not anticipated for the future, as the Association that carried it on the past year, has been dissolved; and as the road can place merchandise at St. Joseph at much lower rates than steamers. During the early part of the season the road did not take one-fourth of the through freight, arid not more than one- third of the through passengers. Later in the season, this proportion was very much changed in favor of the road, and the company expect to be able to command, for the future nearly all the trade and travel between the Mississippi river. Northwestern Missouri, and Kansas and Nebraska as well as the travel across the Plains*
>
> *Hannibal and St. Joseph Railroad, publicada em 21 de janeiro de 1860, American Railroad Journal, vol. XVI, nº 3, página 45.*

Ainda que seguindo a perspectiva de que a competição se apresentava como um risco ao sucesso e até mesmo sobrevivência empresarial, o conselho da *New York and*

Erie Railroad pretende sustentar na redução dos custos de transporte sua capacidade para lidar com uma disputa por tarifas, frente a empresas concorrentes.

We have a right to expect for the future, a rapidly increasing business from the road. We presume it has been as large the past three months, as for any corresponding period since its first opening. The rates of transportation, unfortunately, have been very low, owing to the low price of nearly all the great staples of the country, and to the vigorous competition encountered on every side. Both these causes of low rates will probably continue for some time to come. The alternative for the company, consequently, is in reducing the cost of transportation.

New York and Erie Railroad, publicada em 21 de janeiro de 1860, American Railroad Journal, vol. XVI, nº 3, página 57.

Ao que aparenta coerência à perspectiva apresentada até então, na publicação do relatório da *Pennsylvania Railroad* é possível supor que a perspectiva compartilhada entre os executivos das empresas ferroviárias seria de que a intensidade das ações competitivas teria como objetivo atingir a concorrência diretamente, enfraquece-la e até mesmo eliminá-la. Esta perspectiva é identificada no trecho abaixo:

This company cannot, however, reduce the speed of its trains, or advance it's through rates and retain its customers, while its chief competitors continue to insist upon an adverse policy (...).

During the past year the New York Central Railroad Company, in an unreasonable (if sincere) effort to bring the rates to and from New York to the same level with those of Philadelphia and Baltimore, sacrificed hundreds of thousands of dollars to herself and rivals, without attaining her object, beyond temporarily destroying the uniformity of these differences in rates.

Pennsylvania Railroad, publicada em 18 de fevereiro de 1860, American Railroad Journal, vol. XVI, nº 7, páginas 135 e 136.

É interessante notar, ainda, a referência a um acordo de taxas entre ferrovias. Tal citação, ao mesmo tempo em que é apresentada como uma necessidade para a saúde financeira das ferrovias, coloca-se também como uma ação contra a competição. Neste mesmo sentido, a possibilidade de acordos nas taxas de transporte cobradas chegou a ser apresentada pela *Milwaukee and Mississipi Railroad* como saída para sua recuperação financeira, conforme destacado abaixo.

The directors are not without hope of yet being able to make arrangements with competing lines to prevent competition, which would give better rates, and then, with a slight revival of business, the earnings would be greatly increased, while the operating expenses would be less.

Milwaukee and Mississippi Railroad. publicada em 03 de março de 1860, American Railroad Journal, vol. XVI, nº 9, página 180.

Uma perspectiva de união contra a competição entre ferrovias é observada na apresentação de resultados da *Great Western Railway of Canada*. Ainda que esta ferrovia não tenha origem estadunidense, a partir do trecho identificado abaixo destaco a relação com as ferrovias deste país, inclusive no que se refere ao modelo competitivo que se apresenta nas falas de executivos:

Referring to the disastrous and impolitic competition of American lines,"the Directors present a tabular statement, showing that the large increase which has taken place in business has not been attended with a corresponding increase of receipts. Thus, while the total business of the half-year was far in excess of that of any preceding half-year, with a single exception, the total receipts were not more than three-fourths of those of the year in question.

Great Western Railway of Canada, publicada em 28 de abril de 1860, American Railroad Journal, vol. XVI, nº 17, página 347.

Mantendo uma perspectiva de acordos de tarifas para evitar o que era entendido como perdas decorrentes da competição, o texto apresentado pela *Virginia and Tennessee Railroad* detalha o processo de criação dos acordos, ainda tendo a competição como grande questão a ser evitada.

Reliable arrangements are now made from Norfolk, City Point, Richmond and Alexandria with side-wheel steamers and propellent, and in short time a very desirable and important connection may also be made from York river.

It was not until after the close of the last fiscal year that a complete system of through arraignments have been arranged and agreed on, so as to admit of your competing successfully with the Northern and Southern routes for the tonnage of the West and Southwest.

All the parties in interest, with the exception of one, have fully agreed. Only a few details of a local character remain to be arranged so as to put it at once into Successful operation.

During the progress of these arrangements the competition between the several main Number lines running out from New York were so active and determined as to result (to them) in extreme low rates, and the consequence was inapt this route bad to take lower figures than was desirable.

(...)

Fortunately, however, with the through arrangements were being affected on this route, the competing routes referred to, met in convention for the purpose of establishing higher rates, and after agreeing upon general principles of operating, adjourned to meet in September to complete the agreement. The four lines referred to are desirous as your Board are informed, of a union of action with this route, upon a basis of a common aggregate between competing points, fixed at remunerative rates,

giving the shipper a choice of routes, and each route to rely upon in natural advantages and facilities afforded —This is what has been most desired by this route, and it is to be hoped that a full representation will be in attendance

Virginia and Tennessee Railroad, publicada em 09 de fevereiro de 1861, American Railroad Journal, vol. XVII, nº 6, página 123.

Ainda referenciando a visão de executivos de companhias ferroviárias (neste caso *Pennsylvania Railroad*), no texto a seguir é destacada a visão de que os males associados à competição estariam associados ao excesso de oferta do serviço ferroviário, uma vez que o Estado não estabelecia limites quanto ao número de empresas trabalhando as mesmas rotas.

The number of additional trunk lines opened between the East and West, and the enlargement of those in existence during the past seven years, has given transportation capacity considerably in excess of the demands of the existing through traffic of the country. This has resulted in a severe competition between these rivals for the business of common points, which it has been found difficult to regulate upon principles that would insure to each its natural share of the traffic. Hence, rates of transportation have prevailed at times that have been unremunerative, and generally below what bas heretofore been considered the minimum at which railway transportation could be maintained. Repeated efforts have been made by the contending parties to lessen the evils of this competition, and insure fair rates, and we feel gratified in that, though the object bas not been fully accomplished, yet each successive meeting of the representatives of these interests has tended to diminish the difficulties that have surrounded the subject. One of these has been the vexed question of the proper difference to be allowed for transportation by rail and by water. A discrimination in rates in favor of the latter has been adopted by the trunk lines, which has been equally the subject of complaint upon the part of the Western steamboat and railroad interests. This difference in favor of the steamboats was intended to cover insurance and their increased time in delivery bi freights. It is believed to act with aa much justice to all interests an any general rule can be made to operate. If the Ohio river or Lakes were at all times navigable, a different policy might be adopted.

Pennsylvania Railroad, publicada em 16 de fevereiro de 1861, American Railroad Journal, vol. XVII, nº 7, página 131.

A partir destas considerações, apresento a interpretação de que os acordos na cobrança das taxas de transporte podiam ter como finalidade não somente restringir a entrada de novos concorrentes, mas também estabelecer "regras do jogo" que fossem interessantes aos executivos e acionistas destas companhias. Assim, ainda que de forma mais superficial que as últimas observações, a perspectiva negativa associada à prática competitiva das empresas ferroviárias foi continuamente identificada, entre diferentes organizações. Estes trechos são apresentados a seguir:

In reference to this, the report, after alluding to the short crops for the two preceding years, and to the reckless and severe competition, which, for a time, reduced rates below any former period, says.

Little Miami and Columbus and Xenia R. R., publicada em 2 de junho de 1860, American Railroad Journal, vol. XVI, nº 22, página 463.

The year, commencing with a very scanty surplus of agricultural products for transportation consequent upon the exceedingly short crop of 1858, has been a very trying one on most Western Railways, and the scantiness of freight, induced a most unwise competition at unusually low rates, and very much reduced the earnings of all lines from the freights actually carried.

Indiana Central Railroad, publicada em 16 de junho de 1860, American Railroad Journal, vol. XVI, nº 24, página 506.

(...); and to the general ruinous competition for through business from East to West, which has prevailed during the past, and seems likely to continue for several years to come.

Sandusky, Dayton and Cincinnati Railroad, publicada em 15 de setembro de 1860, American Railroad Journal, vol. XVI, nº 37, página 816.

A statement referring to the clements of income, with the comparative increase and decrease, is annexed to the report, from which it appears that though the local business of the road is in a prosperous condition, the through business is at several points declining, owing to the increased competitor, of rival lines, and the want of sufficient steamers in connection with the Georgia line.

Georgia Railroad and Banking Company, publicada em 15 de dezembro de 1860, American Railroad Journal, vol. XVI, nº 50, página 1.103.

With a proper understanding between the great lines West, this business would be lucrative to all. As it now is, all work for less than a reasonable compensation. Competition has become so strong, through the; intervention of numerous agents and runners, employed by each of the conflicting lines, that the profits of all are far less, than the patrons would willingly pay, and the expenses of transacting the business, are very much heavier than they should be. It is hoped that further experience will teach all the managers of these lines, so to consolidate and arrange their business, as to greatly diminish their expenses, and increase their profits.

Philladelphia, Wilmington and Baltimore Railroad, publicada em 23 de fevereiro de 1861, American Railroad Journal, vol. XVII, nº 8, página 162.

Destaco ainda trecho da matéria para apresentação de resultados da *Central Railroad of New Jersey*. Neste, os executivos da empresa ressaltam seu entendimento de que a competição, entendida como prejudicial ou desastrosa, incidia negativamente sobre a remuneração do negócio. O texto propõe também relação entre esta competição e a decisão dos executivos em operar abaixo do que era entendido como "remuneração justa". Pela primeira vez na análise, entretanto, identifiquei argumento sobre a

responsabilização deste modelo competitivo pelas dificuldades financeiras vivenciadas pelas ferrovias, no ano de 1857.

Depreciation, renewals, and extraordinary expenses, call for large sums annually, and in a series of years will require all that can be spared from net earnings after giving a fair return on the capital invested. If made with care, such tables annually furnished by our principal railroad companies, would supply the means of estimating the cost at which business could be transacted, now often totally wanting, and prevent ruinous competition by showing when the cost price was reached. It would also throw much light on railroad management, and assist materially in the development of that economy which has been found, since 1857, to have more to do with the prosperity of a company than a mere increase in business. The success of this Company is owing far more to this than to the prices obtained; for, in fact, the latter are very lows.

Central Railroad of New Jersey, publicada em 16 de fevereiro de 1861, American Railroad Journal, vol. XVII, nº 07, página 130.

Por fim, ressalto a única menção relativa à ideologia bélico-militar dentre as matérias analisadas, no que se refere às empresas ferroviárias. Ainda que isolada, tal citação se relaciona à disputada competição entre empresas ferroviárias.

It has been intimated that this is the commencement of a war upon a vital route. Nothing of the kind is intended, as we have clearly proved by advancing instead of reducing our rates. Our effort to make the fullest possible use of the road, and to earn some money for the stockholders, cannot surely be construed into a warfare or unjust competition.

New York and Harlem Railroad, publicada em 27de outubro de 1860, American Railroad Journal, vol. XVI, nº 43, página 952.

Desta forma, considerando os preceitos da análise lexical desenvolvida neste trabalho, assim como tendo por base os trechos acessados nas edições jornalísticas, é possível inferir algumas concepções relacionadas ao conceito de competição, no contexto das empresas ferroviárias estadunidenses, em período anterior à Guerra de Secessão.

Primeiramente, do ponto de vista da estrutura gramatical dos discursos apresentados, destaco as adjetivações e complementos associados ao conceito de competição, quando de sua abordagem. A este respeito, destaco relação à perspectiva negativa quanto à competição em todos os trechos analisados, com especial destaque para classificações do tipo: “vigorosa”, “política adversa”, “contraproducente”, “desastrosa e impolítica”, “ruinosa”. Assim, foi bastante destacada a percepção de que a competição realizada por empresas ferroviárias (e entre elas) apresentava-se sob grande

intensidade, sendo considerada enérgica e com grande impacto sobre o desempenho econômico empresarial, sendo em uma ocorrência, comparada a uma guerra (ainda que sob aspecto metafórico).

Tais escolhas associam-se diretamente à coerência da construção textual. Conforme foi possível observar nos trechos apresentados, tanto no que se refere à coerência global quanto local, a argumentação relacionada à competição parece aproximar-se à justificativa quanto: aos resultados apresentados pelas empresas ferroviárias (considerados abaixo do ideal); aos motivos pelos quais gestores ferroviários defendem acordos de tarifas e ações que dificultem ou impossibilitem novos entrantes em seu mercado; às dificuldades financeiras vivenciadas pelas empresas ferroviárias em de 1857.

Cabe ressalva ainda a duas reações diferentes ao modelo concorrencial a que tais organizações encontravam-se inseridas: a decisão em atuar para diminuição dos custos operacionais (*New York and Erie Railroad,* publicada em 21 de janeiro de 1860*, American Railroad Journal,* vol. XVI, nº 3, página 57), assim como o argumento de direito de defesa frente ao que é abordado como tão intensa competição (*New York and Harlem Railroad*, publicada em 27de outubro de 1860, *American Railroad Journal,* vol. XVI, nº 43, página 952). Ainda que apoiadas sob diferentes argumentos, a coerência apresentada é orientada no sentido de corroborar a perspectiva de competição identificada até esta etapa.

No que se refere à relação "entre o explícito e o implícito" presente nos textos, é enfatizada a noção de que a competição seria concebida, por parte das empresas ferroviárias, como algo negativo. Subjacente a esta visão apresento a proposição de que as críticas à competição poderiam ser apresentadas como justificativa para atuação considerada agressiva pelos executivos e para orientação de acordos tarifários entre empresas. Uma interpretação relacionada aos argumentos relacionados à perspectiva negativa poderia estar associada, portanto, à busca pelo acesso preferencial a recursos estatais, rotas comerciais, aumento da lucratividade das empresas, entre outros.

A condição multidiscursiva da análise proposta demanda a necessidade de complementar esta perspectiva com a de outros atores sociais. Desta forma, é por meio da continuidade da análise que a seguir serão apresentadas as considerações da sociedade civil não organizada.

4.1.2 Análise discursiva relacionada às concepções sobre competição entre representantes da sociedade civil não organizada antes da Guerra de Secessão (1860 e 1861).

No período de referência foi identificada apenas uma matéria constituída por participante da sociedade civil não organizada. Assinado por Engenheiro Civil, a matéria foi publicada na primeira página da edição de 28 de janeiro de 1860 e traz profundas críticas à gestão ferroviária das empresas de Nova York, assim como de suas relações com o Estado. Abaixo seguem os principais trechos da matéria:

> *The modern invention of Street Railways, instead of being controlled and managed in a manner worthy of an improvement so manifest and important in the transportation of passengers between distant points in large cities, has so far served only the purposes of speculation for shrewd and managing schemers. Instead of realizing to the public the full benefits which ought to result from their undisputed right to use all the mechanical expedients involved, (for there is no question of patents at issue, so far as the main features of street railways are concerned) these facilities, and the routes for their use, have been to this time forestalled and monopolized by a few associations of individuals, who, by all sorts of lobbying and legislature chicanery, have obtained grants through many of our principal thoroughfares, with the right to collect a toll so far beyond the cost of service rendered, that what otherwise would be an invaluable public blessing, is fast becoming an unbear able imposition (...)*
>
> *It would seem to be unnecessary to argue at any length the advantages street railway cars possess over omnibuses. Their superiority in every respect, whether as to their mechanical features or their convenience to the passenger, or the public, admits of no dispute. They have become a necessary part of the machinery of a great city, and could no more be dispensed with than our gas or our water Works (...)*
>
> *The subject, therefore, of street railways—their cost of construction, their maintenance and their profits—should be thoroughly ventilated, before every opportunity for a correction of the evils complained of, is lost; and the control of our avenues of travel to pass into the bands of the greedy speculators, whose whole aim is to monopolize this business, receiving the highest rate of compensation, and providing the lowest order of accommodation (...)*
>
> *When the routes are fixed upon, so as to accommodate the greatest amount of population with the fewest number of miles, then let the right to construct and operate them be put up for public competition, and given to those parties who, under the proper guarantees, and under stringent conditions as to the character of the vehicles, the frequency and direction of the trips, the accommodations given to each individual passenger, &c., &c., will carry at the lowest rates of fare (...)*
>
> *Street Railways in New York, publicada em 28 de janeiro de 1860, American Railroad Journal, vol. XVI, nº 04, página 65.*

Assim, considerando a noção de progresso associada às ferrovias à época, é possível identificar no texto acima não somente a defesa ao "direito" que teriam os

indivíduos a ter acesso dos benefícios decorrentes de tal modernidade, mas também ao menos aos preceitos da lógica liberal da autonomia individual para construção e operação de estradas de ferro, sem a obrigatoriedade de lidar com privilégios estatais para os concorrentes. Em contrapartida, o autor associa ao Estado rigoroso controle quanto à condição dos vagões, frequência, destino e qualidade das acomodações. Tal abordagem suscita a interpretação de estas questões seriam deixadas de lado (ao menos não priorizadas) por parte das empresas ferroviárias.

A partir dos argumentos apresentados, observo a utilização da competição como substantivo. Desta forma, a coerência proposta pelo autor parte do princípio de grande importância do transporte ferroviário para a sociedade em geral, e da monopolização do serviço, associado a questionáveis, ou até mesmo ilegais, relações entre empresas ferroviárias e governo. Estas ações não apresentar-se-iam adequadas às condutas esperadas em uma realidade de livre concorrência, apresentando-se a competição como um dos fatores possíveis para reversão do cenário, considerado desfavorável. Assim, implicitamente o autor não se coloca contra a competição, mas a observa a partir de um prisma positivo. É possível conceber, desta forma, o pressuposto do autor de que a competição apresentava-se como um dos meios para que condutas inescrupulosas e nocivas à sociedade pudessem ser corrigidas.

Realizadas tais considerações, na sessão seguinte complemento a análise temporal com as perspectivas associadas à imprensa.

4.1.3 Análise discursiva relacionada às concepções sobre competição entre representantes da imprensa antes da Guerra de Secessão (1860 e 1861).

No que se refere a análise discursiva associada a representantes da imprensa, ressalto que, apesar da fonte documental em análise se apresentar como um jornal, o mesmo reproduz matérias de outras publicações. Torna-se possível, assim, ampliar a perspectiva de análise, totalizando 07 trechos com algum tipo de referência à competição ferroviária.

Assim, já na primeira edição publicada em 21 de janeiro de 1860, em texto do próprio American *Railroad Journal*, intitulado *Southern Pacific Railroad*, é apresentada a possibilidade de construção de algo grandioso em decorrência da ida de grandes executivos para a nova companhia. Tal possibilidade foi apresentada como grande ação

empresarial, inclusive frente à concorrência existente e futura. O trecho abaixo reflete tal elaboração.

Should they commence their road and push it vigorously forward, they will have gained one important advantage. By attracting the attention off the country, they lay the foundation of a conviction that theirs is the best route, and they are to be the successful competitors for the great prize. In a moral point of view this is a very great advantage, and one which they will not be slow to turn to account

Southern Pacific Railroad, 21 de janeiro de 1860, American Railroad Journal, vol. XVI, nº 3, página 66.

Tal perspectiva positiva frente aos desafios competitivos é observada também em matéria do periódico *Cincinnati Enquire*, publicada sob título *Indianapolis and Cincinnati Railroad.* Na matéria é apresentada uma concepção otimista do estabelecimento, sobrevivência e expansão da ferrovia local, mesmo diante de uma competição intensa e de uma previsão de poucos recursos para recompensar o capital investido no curto prazo e possivelmente até no médio prazo. Segue trecho a seguir.

The future of this road is encouraging. Nothing can retard its permanent prosperity. It is in as good (if not better) condition as any road in the West, and, what is still better, the local management has the confidence of the directors and the stockholders. They confidently believe that if they do not receive a dividend to-day, that the money has been judiciously and carefully expended, and that the return in the future will be adequate to their most sanguine expectations. As a leading line oat of our metropolis, the Indianapolis and Cincinnati occupies an important position, and a year hence will defy all competition. Our own observation during the week past, justifies this strong expression of opinion of its future prosperity. We speak what we believe, and time will justify the unqualified endorsement of the management of this important tributary to the trade of Cincinnati.

Indianapolis and Cincinnati Railroad, publicada em 28 de janeiro de 1860, American Railroad Journal, vol. XVI, nº 04, página 83.

No entanto, em matéria publicada em 13 de fevereiro de 1860 pelo periódico *New York Times*, o modelo competitivo praticado pelas ferrovias (não apresentando restrição quanto à localidade) é criticado, a partir dos preceitos da ideologia liberal. Sendo reproduzida pelo *American Railroad Journal* na edição de 18 de fevereiro de 1860, a matéria apresenta o modelo de competição estabelecido para a gestão dos canais (transporte fluvial) como um exemplo positivo para todas as partes envolvidas, frente às dificuldades vivenciadas pela competição das ferrovias. O trecho é apresentado abaixo.

By none has the value of commercial freedom been better understood than by the managers of the Canal. One object has been kept steadily in view by them—to enlarge

to the utmost extent the volume of its business by reducing the cost of movement over it—even at the very time when it had a monopoly of its route. The amount of revenue to be derived from it was always a subordinate consideration. Such had become the traditional policy of the State before competition from railroads was dreamed of.

Our Public Work and Our Wealth, publicada em 18 de fevereiro de 1860, American Railroad Journal, vol. XVI, nº 07, página 83.

Também a partir de uma crítica às práticas competitivas apresentadas pelas ferrovias, o *American Railroad Journal* publica em 10 de março de 1860 uma análise relacionada a duas matérias publicadas pela *American Railway Review*. Sua dimensão crítica reside no fato de questionar se a redução do resultado financeiro das ferrovias, a partir de uma região específica, até então justificado pelo aumento da competição e atuação imprudente das concorrentes, de fato se deu por este motivo. O jornal resgata inclusive o declínio das receitas a partir de 1856, chamando atenção para a queda na produção agrícola e consequente redução do tráfego. A seguir o trecho em questão é apresentado.

The 'American Railway Review' in its numbers of Feb. 9th and 16th, makes known its discovery "that an erroneous impression exists as to the cause" of the falling off in the traffic and earnings of the East and West lines, to and from Chicago, such as the Galena, Rock Island, and Burlington and Quincy roads on the one hand, and the North and South Shorelines on the other ; and at tributes the decline in revenue since 1856, to the increase of railroads and competition, rather than to the failure of crops and consequent depression of business throughout the West—a depression which, pervading all branches of western trade, is admitted there to be the result of meagre harvests following upon the financial panic. It would seem therefore, to say the least, probable that railroads should be common sufferers, and it is difficult to imagine how a people can patronize a road much, who have little produce to send, and less Money with which to travel themselves. However, the statement is fortified by an array of figures, upon which the following remarks may not be irrelevant: (...)

Moreover, the Seview's statistics in some of its details, work strongly against the point sought to be maintained thereby. For instance, the opening of the LaCrosse and Milwaukee road to a higher point on the river than that reached by the Milwaukee and Mississippi, must have taken away some of the through business of the latter road; but the latter is estimated to have earned more per mile than before. And generally the region where the new lines have been built and competition alleged, there is a large increase of business, while further south where no new sources of competition have been introduced, the falling off has been very large.

Causes of Diminution of Traffic of Western Roads, publicada em 10 de março de 1860, American Railroad Journal, vol. XVI, nº 10, página 212.

Uma outra tentativa de lidar com as dificuldades decorrentes do tipo de competição praticado pelas empresas ferroviárias é identificada em matéria do próprio

American Railroad Journal, publicada em 5 de maio de 1860. Ainda que a matéria apresente algum potencial publicitário (uma vez que se preocupa em informar os dados para aquisição do assento promovido pela matéria), cabe destaque à possibilidade de diferenciação na oferta do serviço oferecido pelas empresas ferroviárias para lidar com a competição.

The cost for the double seats is $35; for the single seats, $20 each. In these days of competition, our railway companies are beginning to recognize the necessity of giving their passengers something more than the sharp corner of a mahogany plank to lean their elbows on, and of covering the heads of the screws, with which it has heretofore been customary to torture them. (...)

Forrester's seat seems to fulfill the most rigid requirement, and we recommend it to the attention of our railway companies. It can be seen at the Railway Agency establishment of Gilead A. Smith, No. 207 Broadway, corner of Fulton Street.

Forrester's Patent Day and Night Shifting Car Seat, publicada em 05 de maio de 1860, American Railroad Journal, vol. XVI, nº 18, página 381.

O Estado foi inserido no debate associado ao tipo de competição e acordos para evitá-la, em matéria publicada pelo *Muscatine Journal* (e reproduzida pelo *American Railroad Journal* em 23 de junho de 1860). A expectativa de sua participação não se daria, entretanto, a partir dos preceitos da ideologia liberal, mas ao contrário por meio de atuação protecionista, frente ao que é entendido como atuação agressiva por parte das demais ferrovias, atuar também desta forma para "tomar o poder".

It is in every way deserving of public favor and confidence, and the parties who have thus come into our State and expended their means, almost unaided, and in direct competition with roads north and south, with large grants and local aid, and have succeeded thus far independently in pushing their road to successful completion to Cedar Rapids, are, in our opinion, eminently entitled to receive at the hands of the Legislature the testimonial of the confidence reposed in them which the transfer of this grant from the defunct Iowa Central Company conveys. No road or company in Its infancy was more abused or de ridded than this one was by its corpulent competitors, and it is a monument of what individual effort and perseverance will do; and while its opponents are now dragging slowly along, or stopping quietly at rest with their roads, this company is ready to push forward its road into the heart of Iowa, and use with economy the rich aid now placed within its power.

They are business men, and have built this road upon business principles.

Chicago, Iowa and Nebraska Railroad, publicada em 23 de junho de 1860, American Railroad Journal, vol. XVI, nº 25, página 531.

Por meio de uma metáfora é realizada associação entre a ação militar e a competição. Sua referência é utilizada para explicar conflitos associados a questões

legais, por meio da realização de um leilão público. Desta forma, a referência não se associa a qualquer ideologia bélico-militar, representando tão somente uma disputa acirrada entre algumas ferrovias.

The railroad warfare has just commenced with renewed vigor and increased bitterness. Early in May last Gov. Ramsey gave public notice by advertisement, according to the law approved March 6 1860, that on the 23d day of June, 1860, he would sell, at public auction, at the Capitol in St. Paul, the property, franchise, etc, of the Minnesota and Pacific Railroad Company.

On Wednesday last an injunction, issued from the District Court, Second Judicial District, by Judge Palmer, in a suit wherein James M. Winslow is Plaintiff, and Alex. Ramsey, the Minnesota and Pacific Railroad Company, and the Trustees of said Company are defendants, was served on Gov. Ramsey by Deputy- Sheriff Miller, by which injunction Gov. Ramsey was expressly directed to refrain from selling under the notice given by him. A similar injunction was served on the Attorney General.

At the time appointed (Saturday, June 23d), Benjamin W. Branson, as auctioneer, commenced reading the notice of sale of the Minnesota and Pacific Railroad Company at the Capitol, in presence of some forty or fifty persons there assembled. At the close of his reading George A. Nourse, counsel for James W. Winslow (plaintiff in the suit we have mentioned), stepped to the side of the auctioneer, and announced to those present the fact of the pending suit, and of the injunction served upon Gov. Ramsey, that no one might purchase without knowledge thereof. The auctioneer then offered the property for sale, upon which he also was served with an injunction at the hands of that indefatigable Deputy Sheriff"Miller. Mr. Brunson hesitated a little, but being directed to " go on by "Bluff"Aleck,"stated that he sold the property by order of the Governor of the State. He then called for bids. Gov. Ramsey, "in behalf of the State of Minnesota,"bid $1,000. After dwelling on the bid just two minutes, the property, franchise, &c., of the Company, were declared sold for that sum to the State.

Minnesota and Pacific Railroad, publicada em 07 de julho de 1860, American Railroad Journal, vol. XVI, nº 27, página 580.

A perspectiva da imprensa associada ao conceito de competição se apresenta por uma diversidade maior de concepções. Do ponto de vista sintático associada a ocorrência do termo competição é interessante notar um viés de positividade, com adjetivação “de sucesso”, conforme observado no trecho da *Southern Pacific Railroad* (publicado em 21 de janeiro de 1860, *American Railroad Journal,* vol. XVI, nº 3, página 66). É a análise relacionada à coesão que se apresenta mais evidente no discurso proferido pela imprensa. No que se refere a esta, ainda que a perspectiva relacionada às ferrovias não apresente sempre viés positivo, o mesmo não pode ser dito a respeito do conceito de competição.

Uma vez que possibilidade progresso associado às ferrovias apresentava-se elevada, tal condição proporcionava grande destaque às organizações e seus executivos.

No entanto, especificamente quanto à competição praticada pelas empresas ferroviárias, o posicionamento da imprensa tendeu à crítica, ressaltando desde a interferência das próprias ferrovias, mas também do governo, no sentido de inviabilizar a livre competição (ou atuação natural do mercado). Os argumentos utilizados como alternativa ao discurso empresarial sobre a competição vão desde estudos econômicos com a finalidade de dissociação entre a recessão de 1857 e a competição praticada pelas e entre ferrovias, até a proposta de melhoria no serviço prestado aos passageiros, passando pela defesa dos princípios liberais. Desta forma, a interpretação a respeito da competição, associada à imprensa, é de que esta seria positiva à sociedade como um todo, não apenas a partir da possibilidade de disseminação dos benefícios associados ao progresso, mas também a própria dimensão de ação natural na relação entre mercado, empresa e concorrentes. A crítica da imprensa não recai sobre a competição em si, mas sobre a ação de empresas ferroviárias e governos na tentativa de inviabilizar ou impossibilitar a livre competição.

Desta forma, a partir da elaboração das concepções associadas à competição isoladamente entre grupos sociais na subseção seguinte será apresentada síntese das análises, destacando o atendimento ao primeiro objetivo específico.

4.1.4 Síntese das análises discursivas ou das concepções sobre a competição ferroviária anterior à Guerra de Secessão

Uma vez que o procedimento analítico associado a ACDSC pressupõe a interação de diversas concepções discursivas a respeito de um conceito, inseridas em um determinado contexto, apresenta-se necessário elaborar uma interpretação discursiva associada ao conceito de competição no ambiente ferroviário estadunidense em período anterior à Guerra de Secessão. Conforme observei no início do procedimento analítico, a síntese que aqui se apresenta leva em consideração discursos das próprias empresas ferroviárias, de representantes da sociedade civil não organizada, assim como da imprensa, relacionados à noção sobre competição.

Obviamente estas concepções discursivas apresentam diferenças entre si, uma vez que se referem a diferentes atores sociais, com diferentes interesses e funções. No entanto, a partir dos trechos expostos nas três sessões anteriores, compreendo ser

possível realizar as inferências sobre as concepções quanto ao conceito de competição no período determinado, de forma a atender o primeiro objetivo específico.

Primeiramente, a grande intensidade sobre a qual se dá a competição realizada por empresas ferroviárias (e entre elas) emerge dos três grupos em análise. Em outras palavras, a competição seria identificada como acirrada e incisiva tanto entre os participantes deste mercado, quanto a outros setores da sociedade. Esta interpretação parece alinhada às análises apresentadas por Perrow (2002), White (2012) e Wolmar (2012a) na subseção 2.6.

Tal perspectiva, contudo, não era compartilhada entre todos os atores sociais que tiveram seus discursos analisados. Assim, enquanto que para as empresas ferroviárias tal ambiente competitivo era apresentado como um "problema a ser resolvido", tanto para o representante da sociedade civil quanto para a maior parte dos relatos jornalísticos, era exatamente pela liberdade competitiva, pautada sobre a ideologia liberal, que deveriam ser orientadas as ações governamentais e empresariais. Tal perspectiva positiva da competição coaduna com a dimensão apresentada em diversos pontos da seção 2.2, referente à Sociedade Organizacional, mas aproxima-se especialmente o modelo de sociedade emergente e destacado por Belluzzo (2013) e Hobsbawm (2014c), pautada pelo individualismo, racionalismo e ideal de progresso. Tal concepção apresenta-se inserida no contexto de desenvolvimento da nação Estados Unidos, conforme observa Karnal (2004). Assim, orientando este modelo de sociedade e responsável pela perspectiva sobre a competição defendida pelo representante da sociedade civil organizada e pela imprensa estão os princípios econômicos da Escola Clássica (BACIC, 2011). Relacionam-se a perspectiva destes atores sociais uma dimensão de ordem natural da ação econômica e não-intervenção estatal, aspectos defendidos pelos fisiocratas (GASTALDI, 2005), posteriormente elaborados por Smith (1976), sob uma perspectiva de doutrina científica (GASTALDI, 2005).

O segundo aspecto em destaque refere-se à perspectiva negativa da competição, ou a forma como as empresas ferroviárias lidavam com tal intensidade competitiva. Ainda que seja possível identificar no discurso de alguns executivos das ferrovias, assim como de alguns jornais, a busca por apoio estatal contra a concorrência, a perspectiva que sobressai é da realização de acordos e tabelamento de tarifas com a finalidade de garantir o retorno financeiro considerado adequado por acionistas e investidores. Desta forma, destoando do contexto onde estavam inseridas tais organizações (o contexto à época apresenta grande relação com as bases econômicas liberais), as empresas

ferroviárias estadunidenses atuaram para cessar a ação competitiva no mercado, tendo a competição como algo nocivo a seus interesses imediatos, assim como da perpetuação e expansão de suas operações. Assim, implícito a tais perspectivas, proponho a dimensão de que tal posicionamento poderia ser utilizado como justificativa para defender os interesses das empresas ferroviárias, no sentido de ampliação das operações e da lucratividade. Ainda que tais considerações pareçam um contrassenso frente ao ambiente liberal vivenciado à época, resgato os entendimentos de Carpintèro (2000) e Bacic (2011) a respeito dos autores que compartilham uma perspectiva sobre a competição enquanto uma dinâmica perturbadora do sistema capitalista, destacada neste estudo a perspectiva marxista. A respeito desta perspectiva, tal perturbação decorreria fundamentalmente das restrições para acumulação de capital, impostas pela concorrência e pelas limitações produtivas e operacionais (MARX, 1984; 1986; 1996). A consequência do limiar da expansão da acumulação de capital ocasionaria, conforme observado por Marx, movimentos de monopolização (em outras palavras, concentração e centralização de capital) proporcionando, assim, nova possibilidade de ampliação da acumulação (CARPINTÈRO, 2000; BACIC, 2011; BELLUZZO, 2013).

Dando prosseguimento à análise, a próxima seção tem por finalidade atender ao segundo objetivo específico. Desta forma, na seção 4.2 serão apresentadas as análises discursivas relacionadas ao conceito de competição das empresas ferroviárias durante o período da Guerra de Secessão.

4.2 Impactos do evento histórico Guerra de Secessão na dinâmica competitiva das empresas ferroviárias estadunidenses.

Esta sessão configura-se a partir da necessidade de atender ao segundo objetivo específico, que vem a ser analisar a dinâmica competitiva das empresas ferroviárias estadunidenses durante o evento histórico Guerra de Secessão. Assim como proposto, os documentos referenciados para atender a tal objetivo relacionam-se às edições do *American Railroad Journal* posteriores ao início do conflito, em 12 de abril de 1861, e anteriores ao seu final, em 09 de maio de 1865. Desta forma, para atendimento desta questão foram acessadas 213 edições do jornal, assim distribuídas: 38 edições publicadas pelo jornal no ano de 1861, 53 edições publicadas no ano de 1862, 52

edições publicadas no ano de 1863, 52 edições publicadas no ano de 1864 e as primeiras 18 edições do ano de 1865.

Seguindo procedimento adotado na seção 4.1 e apresentado na seção sobre o método de análise, em um primeiro momento serão detalhados os diferentes aspectos discursivos de grupos sociais específicos. No que se refere a estes, serão analisados separadamente textos de empresas ferroviárias, imprensa, governo (União) e magistrado. Posteriormente a estas etapas, será apresentada a síntese conceitual discursiva relacionada ao período.

4.2.1 Análise discursiva relacionada às concepções sobre competição entre as empresas ferroviárias estadunidenses durante a Guerra de Secessão.

No que se refere à perspectiva das empresas ferroviárias estadunidenses quanto ao conceito de competição no período em que se dá a Guerra de Secessão, foram identificadas 20 matérias jornalísticas publicadas no *American Railroad Journal*. De forma a destacar as transformações decorrentes deste conflito, ressalto que a referência às citações será realizada cronologicamente. A expectativa é de que desta forma mais claramente serão evidenciados os impactos do conflito sob a competição das ferrovias.

No que se refere à análise, as primeiras ocorrências associadas à competição ferroviária mantêm a perspectiva negativa já destacada na subseção 4.1.1 (de impacto negativo sobre o resultado financeiro das empresas e de tentativas de acordos para evitar a competição). Entretanto, com o passar do tempo identifiquei trechos que indicam menor crítica (por meio da adjetivação) à competição experimentada pelas ferrovias, ao mesmo tempo em que identifiquei maior frequência de argumentos favoráveis a acordos comerciais, inclusive como maior detalhamento quanto à operacionalização dos acordos. Como exemplo, tais considerações podem ser observadas nos fragmentos abaixo:

> *It will be observed that the decrease in freights exceeded the total decrease in the revenue of the road for that year. This decrease is attributed to the almost total failure of the wheat crop along the entire road, and of a portion of its tributaries, and to the low rates of freights caused by the excessive competition of rival lines.*
>
> *Cleveland, Columbus and Cincinnati R. R., publicada em 11 de maio de 1861, American Railroad Journal, vol. XVII, nº 19, página 361.*

The most important fact exhibited by these tables is the excessively low rates obtained by this company on its legitimate local business, differing but little from the rates obtained on through tonnage, in which an eager and incessant competition is being exercised by rival lines. Another notice able feature is, that the result of each year's business since the organization of the company has shown that the rates on local tonnage have regularly diminished, so that at the present time they are barely remunerative

Pittsburg, Fort Wayne and Chicago R. R., publicada em 18 de maio de 1861, American Railroad Journal, vol. XVII, nº 20, página 377.

The apprehensions expressed by a few, that the contract would lead to burdensome charges for transportation of freight, have proven not to have been well founded. More uniformity of rates, by the two Miami Companies, have been maintained, and in this consists one of the great advantages of the contract to the parties. The reckless competition, so ruinous to most of the railroads of the West, has been avoided by them, and moderately remunerative rates obtained. The policy of our Company is to deal equally and fairly with its connecting roads—to furnish all equal facilities, and to pro-rate with each. No effort is made on the part of our Company with agents to give a preference to one connecting road over another. The managers of this Company appreciate the importance of sustaining, as far as is consistent and in their power, each one of their natural allies, in its legitimate business, and they need only refer to the pecuniary aid heretofore extended to many of them, to fully sustain this declaration. Situated as the C, H. and D. road is, being a trunk to six connecting roads who compete with each other for the business of Cincinnati, it is found difficult to give full satisfaction to all.

Cincinnati, Hamilton and Dayton Railroad, publicada em 15 de junho de 1861, American Railroad Journal, vol. XVII, nº 24, página 443.

I hope that this season will enable us to make such improvements in our track that the rate of speed which has been forced on us by competing and connecting lines will be less destructive to both roadway and rolling stock.

Ohio and Mississippi Railroad, publicada em 29 de junho de 1861, American Railroad Journal, vol. XVII, nº 26, página 475.

Moss, Harding &, Co., the contractors and lessees also of a part of that road, continued to occupy this part of the road for their trains and business up to October last, which resulted in an active competition for the business, and largely reduced the earnings on and from that road.

At that time, an agreement was entered into between Moss, Harding & Co., for the purpose of putting an end to this competition, which bad become ruinous to the interests of all parties. That arrangement was made after full consultation with a majority of our stockholders, in accordance, as is believed, with the interests of this company, as well as that of Moss, Harding &. Co. The result has been that these two interests are no longer hostile to each other, and upon the road from Peoria west, fair and remunerative rates can be charged for whatever business there may be to be transacted over that road. The property and the leasehold interest of these gentlemen in

the road, have been placed in the bauds of a trustee, for the security and safety of both parties to the contract.

(...)

In pursuance of the agreement made with Moss, Harding &, Co., this company has advanced to payment or safety of which their claim upon the road, in the hands of a trustee as above stated, stands as security; and while it is believed that this Company is perfectly safe, it has by the arrangement ended a hostile competition, perhaps equally destructive to all interests, and as to the expediency of which, those having the management of the companies' affairs, had do doubt.

An agreement was entered into on the 4th day of June, 1860, between this company, by their duly authorized agent, Hon. Charles H. Warren, and a large majority of the first and second mortgage bondholders of the Northern Cross (now Quincy and Chicago) Railroad Company, by which the difficulties growing out of the original contract and agreement with that company, have been settled.

The agreement referred to, provides that this company shall purchase the bonds of the first mortgage bondholders, parties thereto, by an exchange of a like amount of the mortgage bonds of this company, subject to the prior incumbrancer, having thirty years to run, with interest payable semi-annually, at the rate of four and one-half per centum per annum for the first fifteen years, and four per centum per annum for the last fifteen years. Also, that they shall purchase the bonds of the second mortgage bondholders, parties to said agreement, by an exchange of the scrip of the company, payable in equal semiannual payments, extending over sixteen years, without interest. All the past duo unpaid coupons of both classes of bonds are included in the purchase of the bonds, and our own bonds and scrip issued in exchange, are only for an amount equal to the principal of the bonds purchased.

Chicago, Burlington and Quincy Railroad, publicada em 17 de agosto de 1861, American Railroad Journal, vol. XVII, nº 33, página 594.

No ano de 1862, a partir dos trechos destacados, é possível perceber uma crescente argumentação favorável aos acordos entre ferrovias. A perspectiva, assim, é de que a competição (referenciada como ruinosa, agressiva e impolítica) haveria ficado para trás e os ganhos financeiros apresentar-se-iam crescentes, também em decorrência de maior volume de material e pessoas transportados. A seguir são apresentados os trechos correspondentes a tal entendimento:

The earnings of this portion of the road have been seriously affected by the competition existing between the Racine and Mississippi, Illinois Central, and Galena and Chicago railroads. Freight under this competition has been taken so low, that grain from districts which have been considered tributary to this road has been drawn to stations on the above roads. To meet this, the rates on freights were reduced until the difficulties between the above roads could be adjusted, and paying rates restored; but much freight has been lost to the road, and low rates received for what has been obtained"

Milwaukee and Prairie du Chien Railroad, publicada em 01 de março de 1862, American Railroad Journal, vol. XVIII, nº 9, página 148.

The tonnage of rolling freight moved, has far exceeded in amount, that of any previous year, and likewise continues to steadily increase with each succeeding month. The tonnage of the more staple commodities, such as flour, beef, pork and high wines, during the year, has been unprecedently large, and what is more gratifying, the rates obtained have been more satisfactory and remunerative than ever before, encouraging the hope that the period of violent and ruinous competition between rival routes for this class of traffic, has passed away. The recent erection of a new and commodious freight house at Toledo, has done much to increase and attract this class of freight to the road, indeed, it is believed that no corresponding investment of the Company has been equally effective in popularizing the road with the shippers of rolling freight. The advantages of this additional storage room to our business, especially during the latter part of the season, has been inestimable, and it is apparent, if the capacity of the building was doubled, the Company would soon be reimbursed by a large increase of business and other benefits more than equal to such an outlay.

Toledo and Wabash Railway, publicada em 19 de abril de 1862, American Railroad Journal, vol. XVIII, nº 16, página 286.

The effect of this agreement was at once to end a ruinous competition, and to obviate questions of a dangerous nature perhaps, in the courts, and to either secure the payment of the money due from the Peoria & Oquawka railroad Company, both to Mohs Harding & Co. and to the Chicago, Burlington & Quincy Company and its bonds, or else it would secure to the parties who held those securities, the property and Road constructed from their proceeds, with another consequential advantage of enabling; the parties who might become the owners of the property at the sale, if it should he sold, to use it for its own advantage and save it from the effects of a ruinous competition, and thus preserve the value of the business of that section of the country, and if the Chicago, Burlington & Quincy Company should become the owner, also by its arrangements with connecting Roads to obviate, in the terms it would have power to make, the ruin which results to all rival interests, when engaged in hostile competition.

Chicago, Burlington and Quincy Railroad, publicada em 27 de setembro de 1862, American Railroad Journal, vol. XVIII, nº 39, página 748.

This improvement,"says the report, 'is the result of well considered measures. Ruinous competition has been avoided; no sacrifices have been made for through business, off the line of our road, not forced upon us by that comity which is due connecting roads. This has enabled us to devote closer attention to our increasing local business; and by thus keeping our force under immediate control, has given more effective power with the same means. There has also been a reduction in expenses in performing corresponding service. A more faithful and judicious application of means, both mechanically and financially, is observable in the Superintendent's department. The result is, an improvement in the railway, rolling stock and machinery generally. Our freight department works satisfactorily under the existing arrangement."

Sandusky, Dayton and Cincinnati Railroad, publicada em 06 de dezembro de 1862, American Railroad Journal, vol. XVIII, nº 49, página 946.

Dando continuidade à análise, destaco a seguir trecho apresenta conexão entre as práticas competitivas ferroviárias (especialmente centrada na tentativa de evitar a competição e contar com auxílio governamental para suporte financeiro da organização)

e as consequências da Guerra de Secessão. No trecho em análise, a perspectiva apresentada destaca, entre outras questões, o impacto do conflito sobre a estratégia competitiva de uma empresa ferroviária, por meio da destruição de uma estrada de ferro.

Just prior to the destruction of the road in December, it was the hope of the Directory that they would be able to save from the net earnings of the company an amount sufficient to iron the road some ten or fifteen miles above its junction with the Hannibal and St. Joseph road, the grading being already done. This would have enabled the company to obtain a large amount of business without being brought into competition with the Hannibal and St. Joseph road for it. All efforts thus far to extend the benefits of a railroad to the people above the j miction of the roads have been defeated. We trust, however, that few years will elapse before this desirable object to them, to the State, to St. Louis, and to the company may be accomplished. Not less important to all the interests we have named is the building of the Missouri Valley road, from our road in Randolph county, to St. Joseph. The construction of both these extensions of the North Missouri Railroad we still regard as feasible.

(...)

With the Missouri Valley road completed, the North Missouri road would no longer be a dependency on another road to get its business to St. Joseph, but would be able successfully to compete for all business going to or coming from the far West, and bring it to the great commercial metropolis of Missouri, St. Louis.

(...)

It is well, perhaps, to call attention in this report to the fact that the North Missouri Railroad has received much less aid from the State per mile, and has cost much less per mile in the aggregate, than the other trunk roads of the State; that it passes through a very fine agricultural country, rapidly filling up with an industrious and thrifty population; that it is without any rival to compete for business, and has the Hannibal and St. Joseph road as a partial feeder; it has far less to earn than any other trunk railroad to enable it to pay the interest due on the State debt, and we feel confident that if it was extended to Iowa, and the Missouri Valley road built to St. Joseph, its net earnings would pay the interest on the first mortgage bonds required for these extensions.

North Missouria Railroad, publicada em 24 de maio de 1862, American Railroad Journal, vol. XVIII, nº 21, páginas 389 e 390.

No ano de 1863, uma nova referência apresenta maior frequência nos discursos dos executivos das empresas ferroviárias: a consolidação. Assim, além dos acordos realizados entre estas organizações, as aquisições e principalmente as fusões, ganham espaço na gestão ferroviária. A partir dos trechos apresentados a seguir, identifico que tal perspectiva apresentou-se como resposta à perspectiva que existia até então quanto à competição ferroviária.

The fact that this company competes for business with the Pittsburgh Fort Wayne and Chicago Company, at every point from which that company derives its freight and passengers, indicates a common interest which points strongly to a union of the two companies such as has been made.

The advantages to he expected from this consolidation are obvious. There will be no longer a competition for business, for each company is interested ratably in the earnings of the other, and it makes no difference in the result over which road freight and passengers are carried.

The business of both roads being under the direction of one superintendent, will be so managed as to yield the most money to the common fund with the least expense and in this way the interest of both will be promoted. It is believed too, that so powerful a combination as this will be, will draw to itself more and more remunerating business than could be gained by the two acting independently and in competition.

Cleveland and Pittsburg Railroad, publicada em 17 de janeiro de 1863, American Railroad Journal, vol. XIX, nº 3, página 50.

While the testimony was being taken, private parties, interested in the stock and securities of the Cleveland and Pittsburgh Railroad Company, submitted informally, to members of your board, their views as to harmonizing the interest of the two companies, and save the expenditure of capital of that company, with which it was about to embark, in building another road into Pittsburgh, within a few feet of one already built, the building of which would create a competition injurious to both, and advantageous to no permanent interest.

Pittsburgh, Ft. Wayne & Chicago Railway, publicada em 14 de março de 1863, American Railroad Journal, vol. XIX, nº 11, páginas 256 e 257.

The objects to be attained by this arrangement,"as stated in the Circular of L. M. Hubby, Esq., President of the C, C. & C. R. R. Co., äre the allaying of jealousies and competition, and the saving the expenditure of money growing out of such jealousies and competition; the more equal distribution of cars ; the more, perfect connection of tracks and trains, and the more equal distribution of the expense thereof ; and the mutual protection that would be afforded by the united company, against formidable competing roads, constructed and being constructed.

Union these Companies would have a strength, it is hoped, to successfully meet any competition that might be brought against them; while either Company, singly, might not be so fortunate. In this arrangement neither Company parts with any of its corporate rights, or the advantages of separate management."

Consolidation of the Lake Shore, and Cleveland Columbus and Cincinnati, Railroads, publicada em 06 de junho de 1863, American Railroad Journal, vol. XIX, nº 23, página 543.

As referências aos acordos também ganham maior abrangência e detalhamento, incluindo maior número de organizações e grau de formalização (ao menos em relação ao que era publicado anteriormente). A competição estaria, assim, sob maior controle das organizações ferroviárias. Os dois trechos a seguir referem-se a uma referência a acordos, destacando a convenção de empresas ferroviárias e traz um pretenso estabelecimento das “regras do jogo”.

The representatives of nineteen railways met at Buffalo on the 28th and 29th ult.
The following Delegates were present. New York Central—Erastus Corning, President, Dean Richmond, Vice President ; C. Vibbard, Gen. Sup't ; E. F. Folger, Chief Clerk. Erie Railway.—N. Marsh, President ; Charles Minot, Gen. Sup't ; W. R. Barr, Pass'r Agent. Pennsylvania Railroad.—Thus. A. Scott, Vice President ; Lewis A. Houpt, Gen. Ticket Agent Michigan Southern.—E. M. Gilbert, President; M. L. Sykes, Vice President ; C. P. Leland, Gen.

Ticket Agent.
Cleveland and Toledo.—L. D. Rucker, Sup't
Boston and Albany.—Henry Gray, Sup't.
Buffalo and Erie.—Geo. Palmer, President : Dean
Richmond, Vice President; R. N. Brown, Sup't.
Pittsb'g, Ft. Wayne and Chicago.—W. P. Shinn, Gen. Pass'r Agent.
Toledo and Wabash.—Warren Colburu, Vice President.
Atlantic and Gt Western.—Wm. Reynolds, President.
Ohio and Mississippi.—Edward Lamed, President,
E. D; Mendes Cohen, President, W. D ; E. F.
Fuller, Gen. Ticket Agent.
Troy and Rutland.—Jay Gould, President.
St Louis, Alton and Terre Haute.—H. Z. Sanderson, Gen. Agent.
Shore Line.—John E. Foster, Gen. Agent.
Lake Shore and Mich. Sonthern.—F. G. Faxon, Gen. Agent.
Mich. Central.—R. N. Rice, Gen. Sup't.
Great Western.—Julius Movius, Gen. Agent;
Thomas Reynolds, Fin'l Director.

A committee was appointed to consider and report on the subject matter of the call for the meeting, which duty was performed and the result was received at the meeting the following day. The recommendations of the committee were adopted. They are substantially as follows:

That the New York Central, Erie, Pennsylvania and Baltimore and Ohio Railroad Companies, or a majority of them, shall establish in New York and Boston a Union office, to be under the exclusive control of the lines establishing it, so far as relates to the employment of agents.

Also, that Union offices be established at Buffalo, Cleveland, Cincinnati, Indianapolis, St Louis, Chicago and Milwaukee, at the discretion of the lines competing for business.

The expenses of the Union offices to be borne ratably in proportion to the amounts received by the several companies.

After the 1st of June, no ticket not sold in the Union offices, or regularly on the lines of the road, to be received or accredited upon any of the lines, and all outstanding tickets in the hands of outside agents to be withdrawn by that day.

Tickets to be sold at the fill published rate, without drawback or inducement in the shape of gift, pass or gratuity.

No compensation to be paid ticket agents except in the shape of salary; second and third class tickets to have no privileges above those they actually entitle the holders to.

Companies not to furnish tickets to any other agents than their own and the Union office agents.

The minimum price of emigrants or third class passengers to be 1 cent per mile free of all commissions after the 1st of July.

Tickets issued by connecting steamboat and railway lines funning parts of through connections, not parties to the present agreement, will be received if sold at their offices at the regular rates.

Half fare tickets over connecting lines not to be sold for conventions and assemblages in 1863, except as the several lines have already agreed to carry at half rates.

Half tare tickets to Clergymen may be issued, and the local arrangements of any one road not to be interfered with.

Railroad Convention, publicada em 9 de maio de 1863, American Railroad Journal, vol. XIX, nº 19, página 430.

This per centage is based on the earnings of the companies for the past seven years, which gives about the foregoing results, and if the relative positions of the roads is to continue, is a just and fair basis. The advantages to be derived from this arrangement are a stronger alliance of the roads for their mutual protection against rival lines, and greater harmony in their working for the benefit of each other, all being interested in each other's earnings. Whether your road has got a sufficient per cent., considering its rapidly increasing traffic, and the length of each, the present and probable future of the four lines, and with the prospective large traffic which will be added by the arrangement with the Atlantic & Great Western road, is submitted for your consideration.

Cleveland and Toledo Railroad, publicada em 18 de julho de 1863, American Railroad Journal, vol. XIX, nº 19, página 671.

No que se refere ao ano de 1864, identifico permanência da construção discursiva associada aos males da competição. Nos trechos a seguir há um reforço quanto aos efeitos nocivos da competição, com destaque para a matéria da *Indianapolis and Madison Railroad,* publicada em 21 de maio de 1864, e que faz uma retrospectiva sobre os negativos resultados financeiros da empresa na entre 1854 e 1855, em virtude da "poderosa" competição.

The decrease in passenger earnings is perhaps to be explained by increased competition, consequent on the completion of other great lines of Road leading from the seaboard to the West.

New York Central Railroad, publicada em 19 de março de 1864, American Railroad Journal, vol. XX, nº 12, página 292.

The company had already felt the effect of powerful competition from other lines running in the same direction. Until lately it had been the sole railroad line extending from Indianapolis to the Ohio River. It had now to compete for traffic with the Jeffersonville Railroad, and also with the Lawrenceburg and Upper Mississippi

Railroad; and the consequences had become apparent in diminished receipts and augmented expenditures.

"It is not pretended that with the powerful competition of parallel roads on either side, and with so large a stock account, the road can ever regain its position as a first class paying investment, but with prudent management it is believed that it may he so far recuperated as to make its stock of fair standing among Western roads. It already does a heavy local business which must for the future increase rather than diminish."

Indianapolis and Madison Railroad, publicada em 21 de maio de 1864, American Railroad Journal, vol. XX, nº 21, página 509.

Alinhada a tal perspectiva contrária à competição, destaco na matéria a seguir o processo de consolidação realizado entre linhas ferroviárias concorrentes, também destacado nas publicações do ano de 1863.

The Philadelphia and Reading Railroad Company inaugurated its policy of controlling the Coal Trade from these Coal Regions when it commenced leasing and buying up our local roads. — Gradually it has thus secured by lease or purchase the following which traverse these regions, viz.: The Lorberry Creek Railroad, the Swatara Railroad, the Mine Hill and Schuylkill Haven Railroad, the Mount Carbon Railroad, the Mount Carbon and Port Carbon Railroad, the Mill Creek Railroad, the Schuylkill Valley Railroad, the Little Schuylkill Railroad, the East Mahanoy Railroad and the Mahanoy and Broad Mountain Railroad. Through the control of these roads, and by a contract entered into with the Schuylkill Navigation Co., it has effectually bound up the latter Company, if not in its interest, at least beyond its control, so as effectually to take away the rivalry of that Company as a competing line of transportation. Thus the Philadelphia and Reading Railroad monopolizes *the Coal Trade of the region traversed by the local roads before mentioned.*

Mt. Carmel and Lizard Creek Railroad, publicada em 03 de dezembro de 1864, American Railroad Journal, vol. XX, nº 49, página 1165.

Por fim, no ano de 1865 (até a data de encerramento do conflito armado), apenas duas menções a competição no âmbito das ferrovias estadunidenses foram identificadas. No que se refere a estas, é ampliada a perspectiva de consolidação dos negócios, inclusive por meio de um Ato de Consolidação. Este teria por finalidade estabelecer as exigências que possibilitassem tal fim. As concepções explicitadas a seguir se alinham à consolidação como saída diante dos pretensos males da competição.

The Consolidation Act provided that the capital of the new company should not be greater than the aggregate capitals of the old companies. The stock of the old companies was put into consolidation at its market value. Consolidation was impossible in any other way—and consolidation had become a necessity in order to secure the unity and harmony of action requisite to compete with the other long lines of railroads then going into operation. The stockholders made nothing by consolidation.

New York Central Railroad (extract from a communication published in the New York Tribune of 10th instant), publicada em 15 de abril de 1865, American Railroad Journal, vol. XXI, nº 15, página 364.

Our business relations with connecting roads have continued harmonious and friendly, and it is a matter of especial satisfaction that we now number among our strongest and most valuable allies, several lines of road that in former years have been either our most formidable competitors or have otherwise pursued a general policy inimical to our interests. In forming these alliances, we shall secure important accessions to our business, and consequent material and pecuniary strength to the line.
Toledo and Wabash Railway, publicada em 06 de maio de 1865, American Railroad Journal, vol. XXI, nº 18, página 419.

Após apresentação de levantamento textual, parto para as considerações finais quanto a interpretação sobre a competição, no âmbito das empresas ferroviárias, no período em que se deu a Guerra de Secessão. Do ponto de vista dos fatores de proposição associados ao conceito em análise, cabe o destaque para manutenção de uma perspectiva negativa. No entanto, além da considerável diminuição de citações à competição pelas empresas ferroviárias em relação ao período analisado anteriormente (de 14 ocorrências em um período de pouco mais de 1 ano e 4 meses para 20 ocorrências em praticamente 4 anos) observo também nova abordagem textual. No que se refere a esta, ainda que na construção discursiva a referência à competição continuasse representando diversas modalidades de risco para as empresas ferroviárias, os discursos ao longo dos anos orientam a solução para tal questão a partir de acordos, mas principalmente da possibilidade de consolidação daquelas que até então competiam operacionalmente.

Assim, do ponto de vista da coerência explicitada na construção textual, as argumentações contrárias à competição e favoráveis, inicialmente aos acordos e posteriormente à consolidação, são retroalimentadas. Em outras palavras, da mesma forma que em alguns momentos a união das empresas ferroviárias seja apresentada como solução para lidar com os males da competição, em outras abordagens a defesa das vantagens associadas à consolidação se sustenta nos riscos associados à um ambiente imerso em competição.

Desta forma, ainda que associada a novas abordagens argumentativas, a concepção implícita associada ao conceito de competição por parte das empresas ferroviárias estadunidenses, relativa ao período em análise, permanece negativa. O novo componente associado (união entre empresas ferroviárias) é apresentado justamente

como forma de extinguir o risco associado a primeira, possibilitando melhores condições operacionais e financeiras para as ferrovias. Tal visão reforçaria o pressuposto apresentado na seção 4.1.1, de que a competição seria apresentada pelas empresas ferroviárias como um problema, no sentido de justificar ações competitivas violentas, acordos e destinação de recursos. Assim, possivelmente decorre de práticas associativas entre empresas ferroviárias a relativa diminuição na ocorrência textual relacionada ao tema competição.

Dando prosseguimento a análise, na subseção seguinte serão apresentados os recortes textuais relacionados à imprensa, referente ao mesmo recorte temporal.

4.2.2 Análise discursiva relacionada às concepções sobre competição entre representantes da imprensa durante a Guerra de Secessão.

No que se refere à perspectiva da imprensa quanto ao conceito de competição, no período em que se dá a Guerra de Secessão, foram identificadas 20 matérias publicadas no *American Railroad Journal*. Assim como realizado na subseção anterior, de forma a atuar sobre as transformações destaco que a referência às citações será realizada separadamente por ano. Entretanto, uma vez que não houve menção à competição ferroviária por parte da imprensa no período restante ao ano de 1861, tal análise inicia-se no ano de 1862. Assim, na primeira publicação, apresentada a seguir, foi possível identificar menção à combinação de tarifas praticada pelas empresas ferroviárias, em uma união contra os "males da competição".

> *The four great East and West lines have agreed upon similar rates between this city and the principal places at the West. These through charges differ from those on the merely local business of each road, being adopted to avoid the evils of competition.*
>
> *Freight Tariffs and Classifications, publicada em 23 de agosto de 1862, American Railroad Journal, vol. XVIII, nº 03, página 649.*

Com uma perspectiva crítica às práticas organizacionais, a matéria a seguir questiona os riscos a que são submetidos passageiros e passageiras, em virtude das agressivas práticas competitivas existentes na disputa entre ferrovias rivais.

Why, then, should excursion trains be run at all, it may be asked? The answer is that in the competition which exists between rival Companies one will make sacrifices and incur risks in order to divert travel from another. Either of these may perhaps form a link in some great chain of roads, and if the residue propose to ăccommodate"the traveller by an extra train now and then, it is exceedingly difficult for all to keep out of it. So managers prefer to imperil the lives of passengers and throw away the property of their constituents rather than see a little business go temporarily into the hands of a rival, or have their road gain the reputation of being illiberal.

Accidents to Excursion Trains, publicada em 23 de agosto de 1862, American Railroad Journal, vol. XVIII, nº 03, página 649.

Contudo, é a partir da matéria abaixo, publicada em 11 de outubro de 1862, que começa a apresentar-se perceptível, no discurso da imprensa, uma perspectiva afirmativa em relação à competição. Por afirmativa pretendo destacar a percepção do direito das instituições estadunidenses na atuação não somente em seu próprio território, mas inclusive disputarem com outras nações mercados além de suas fronteiras. Especificamente na situação em análise, se trata de uma competição internacional, relacionada à prestação de um serviço dependente da expansão da malha ferroviária estadunidense.

In a New York merchant wishes to write to his agent in Liverpool, or Havre, or Bremen, or Rio Janeiro, or Monte Video, or Vera Cruz, or Para, or Hong Kong, or Hakodada, his letter must go forward in an English mail bag. Take ten or twenty of our fastest steam sloops and place them on those routes, and our Commerce will immediately revive. We shall be able to compete with all and every of the nations of the old world, in the markets where they thrive and from which they receive their regular correspondence

The Pacific Railroad, publicada em 11 de outubro de 1862, American Railroad Journal, vol. XVIII, nº 41, página 801.

Ainda apoiada sob uma concepção de competição internacional, destaco no trecho abaixo a perspectiva que reforça o papel da ferrovia no progresso econômico da região.

We predict that this city of the Pacific, will be one of the largest and most flourishing in the world. Not in our day perhaps, but eventually. And first because by the construction of the Railroad, it will become the distributing port of the Pacific Ocean, just as much as New York and Liverpool are for the Atlantic, and without any such competition as these two cities have all around them.

(...)

Under any circumstances, het increase in wealth and population will proceed at an enormous rate, but when the Pacific Railroad is made, when the United States Post Office Department places some of our swiftest wooden sloops of war on the routes to

Japan, China, and the new Russian ports in that neighborhood, San Francisco will have a direct trade of her own with one quarter of the whole globe and must become one of the greatest cities in the World.

San Francisco – The Russian Trade, publicada em 1º de novembro de 1862, American Railroad Journal, vol. XVIII, nº 44, páginas 858 e 859.

Retomando a dimensão de competição internacional apresentada, destaco a amplitude da repercussão decorrente da construção da ferrovia, colocando a cidade de São Francisco entre uma das "maiores e mais florescentes do mundo". Tal fato é associado à ausência de competição com grandes cidades, como Nova York e Liverpool, pela distribuição de produtos e pessoas. Desta forma, associado à proposta analítica da competição, objeto de estudo deste trabalho, destaco referência à ausência de competição como um dos fatores que proporcionaria à cidade de São Francisco condições de expandir-se comercialmente, em nível mundial.

O desenvolvimento da perspectiva que vislumbra a possibilidade de uma ação competição em escala global, a partir dos Estados Unidos, permanece em evidência em outras construções discursivas originárias da imprensa. A este respeito, destaco, no recorte textual abaixo, argumentação favorável ao modelo de expansão ferroviária realizado pelos Estados Unidos. Tal modelo, já destacado em sessões anteriores, pautava-se pela total liberdade de estabelecimento de empreendimentos ferroviárias, sem a exigência de autorização governamental. O destaque a tal construção argumentativa se daria pela inversão do posicionamento defendido pelo "autor". Em outras palavras, tal dimensão alinha-se ao aspecto observado na subseção 4.1.1, identificada como crítica ao excesso de estradas de ferro em determinados territórios do país, ocasionando competição extrema e improdutiva. Neste sentido, é interessante observar não apenas uma perspectiva invertida quanto ao modelo de expansão ferroviária estadunidense, mas também a referência negativa ao modelo praticado por outro país (no caso, a Inglaterra, potência econômica e militar à época) e, em certo sentido, advogar em favor do progresso estadunidense.

There are now about nine thousand miles of railways in operation in the United Kingdom, but in the United States more than thirty thousand. So that with a larger territory to traverse, our enterprise has been fully equal to the field open to it. Nothing is too great for American apprehension. We have, however had many advantages in the competition of progress over our English friends. One of the greatest difficulties in their way is the enormous expense of obtaining acts of Parliament authorizing the construction of railways. The process is tedious. The bills, after they are introduced, are subjected to a long and tedious examination before committees, often running through

whole sessions, and legal assistance paid for an enormous rates is necessary every step of the way.

(...)

The secret of railway success is in the diminution of expenses, and to ensure this absolutely, it maintains the officials who have the immediate management of a line should have a direct interest in the prosperity of the company, and a proportion of the net profits after the payment of dividend. We have heard this principle approved by one of the best railway managers we have in this country, and it has been tried successfully on the Paris and Orleans Railroad.

British Railways, In Contrast with our own, publicada em 13 de dezembro de 1862, American Railroad Journal, vol. XVIII, nº 50, página 965.

No que se refere ao ano de 1863, mantendo a perspectiva crítica à competição, como identificado em 1862, destaco o trecho a seguir. Assim como defendido pelas empresas ferroviárias no período de análise anterior (ainda que não pela imprensa), "uma forte concorrência poderia levar a resultados desfavoráveis".

It is therefore supposed these two Interests in combination might affect the business at present enjoyed by the shore line between, Erie and Cleveland, and divert both freight and It is evident this diversion, if it were made, would be injurious to the interests of the Central, and seriously affect both the passenger and traffic business thus turned off at Cleveland to the broad gauge track. As then a strong competition might arise, and with competition unfavorable results be experienced by the diversion of this business from its present route, it has become an act of prudence on the part of Eastern interests therefore to guard against such a contingency. Every railway East or West with the uniform standard gauge is now compelled to consider what it might lose by a derangement of the present system of continuous transportation without change of cars and engines and the interruption henceforth at Cleveland by the new broad gauge intervention.

New Railroad from Erie to Cleveland, publicada em 25 de abril de 1863, American Railroad Journal, vol. XIX, nº 17, página 381.

Seguindo uma perspectiva aproximada, no trecho a seguir é possível identificar que "os louros" decorrentes da operação apresentar-se-iam decorrentes da ausência de competição. Da mesma forma como observado no trecho anterior, tal construção argumentativa se apresenta alinhada ao discurso das empresas ferroviárias em período anterior à Guerra de Secessão, mas oposto à argumentação apresentada pela imprensa no mesmo período.

Large movements are on foot to extend the connections of the Erie; arrangements have been made to construct broad gauge lines between the Atlantic and Great Western, and Cleveland and Chicago. It is impossible to calculate the business these will divert from the upper or Lake shore lines, to the Erie. The Central must look to its laurels, as it has now a competition of no ordinary power.

Stock Exchange and Money Market, publicada em 25 de abril de 1863, American Railroad Journal, vol. XIX, nº 17, página 398.

No entanto, conforme é possível observar no trecho a seguir, apresenta-se na construção argumentativa da imprensa grande preocupação frente à concorrência internacional. No que se refere a esta questão, destaco o trecho abaixo, onde é possível identificar não somente um acompanhamento aproximado dos movimentos financeiros e empresariais no Canadá, mas principalmente a perspectiva do "inimigo europeu". A respeito desta, é apresentada como ação ativa dos países europeus (sem especificação) para limitar e fazer frente ao expansionismo estadunidense. A possibilidade de defesa diante deste risco passaria, necessariamente, pela expansão ferroviária da região do Pacífico.

This ancient Company chartered in the time of Charles II, has been long engaged in trading in furs, and is the owner of large possessions in British America. It is about to be reorganize on a new basis; a company is to be formed with a capital of $10,000,000, in $100 shares, of which the well known and clever Sir Edmund Head, an author of reputation with Canadian experiences, is to be Governor. The British government approves of the proceeding, and the old company has sold out their entire interest for $7,500,000, though its capital was but $2,500,000. Six directors and a Deputy Governor are to manage its affairs. The property purchased, consists of all its stores, ships stations, and a territory nearly half as large as Europe, and a portion of which connecting Canada West with British Columbia is represented as very fertile and with large interior water communications. Among the first efforts of the new company will be to establish a telegraph line 2.500 miles long, to aid which the provincial governments have offered a liberal subvention. The next will be to work the mineral deposits with which it abounds; and settlers are to be invited to the territory by liberal arrangements. In the purchase are included some valuable estates in Vancouver's island. Certainly, the European powers are making directly and indirectly, great exertions to obtain and maintain a footing on this continent. To compete with them in the progress of civilization, and to secure the greatest permanence to our own system commercial and political, we should lose no time in constructing the Pacific Railway.

Hudson's Bay Company, publicada em 1º de agosto de 1863, American Railroad Journal, vol. XIX, nº 31, página 731.

Até mesmo a guerra foi observada, ao menos em uma passagem textual, como positiva para as empresas ferroviárias. Por meio desta, o "aumento dos recibos" haveria proporcionado diluição dos problemas decorrentes da competição empresarial.

The war seems to have increased not only the receipts of our railroads, but to have given a new impulse to the whole system. In the West and North-west new routes are constantly being projected and established. We learn that the great trunk lines through Iowa are pushing slowly forward toward the Missouri. There are three of these

principal lines, the Burlington and Missouri River, the Davenport and Missouri River, and the Clinton and Missouri River. They are, in a measure, competing lines, but still so far apart and through such productive sections, that each will have all it can do in the local or way business when the agricultural resources of Iowa are fully developed.

Railroad Movements, publicada em 3 de outubro de 1863, American Railroad Journal, vol. XIX, nº 40, página 930.

Entretanto, o maior destaque quanto à perspectiva de competição associada à imprensa refere-se a um ponto de vista que inicialmente parece apresentar-se contraditório. A partir do que do trecho a seguir, ainda que se trate de uma ferrovia de abrangência local, destaco a ambição associada à ausência de competição no âmbito regional, justificada pela capacidade de competitiva da empresa em nível nacional.

That company now virtually commands the immense coal tonnage of Schuylkill County, which in value amounts to millions of dollars, and with the great advantage of the grade of its road to market, can compete with any rival region for the market of the country, fully protecting the producers of Schuylkill County, while it earns most satisfactory dividends to shareowners.

Minchill and Schuylkill Haven Railroad (reprodução de matéria do Philadelphia Ledger), publicada em 10 de outubro de 1863, American Railroad Journal, vol. XIX, nº 41, página 953.

A partir da concepção apresentada no texto anterior, destaco o caráter competitivo (associado neste trecho à rivalidade) responsável pela construção da vasta malha ferroviária estadunidense. Tal perspectiva representaria, assim, a potencialidade associada ao esforço do povo dos Estados Unidos, ainda que a construção de tal malha ferroviária tenha ocorrido a partir da competição entre empresas ferroviárias, com influência e apoio governamental (conforme destacado em análises anteriores)

In no part of the world is there such a vast network of Railways as in the United States; never elsewhere was so much work accomplished in so short a time. This is not only in consequence of the natural enterprise of the people, but the spirit of emulation among them as inhabitants of rival and ambitious States.

Our Canal and Railway System, publicada em 10 de outubro de 1863, American Railroad Journal, vol. XIX, nº 41, página 955.

Desta forma, relativo ao período em análise é possível observar que, ao mesmo tempo em que a imprensa desenvolve uma perspectiva que considera contraproducente e nociva a competição em âmbito local, intensifica o discurso da competição em nível internacional. Pautada sob uma perspectiva de grande relevância das empresas

ferroviárias nacionalmente, a concepção quanto ao conceito de competição começa a apresentar-se (também) pela disputa comercial entre nações. Em jogo estariam a oportunidade de expansão produtiva e comercial, gerando crescimento econômico. Esta mudança do patamar associado ao conceito de competição representaria sua dimensão afirmativa.

Inicio, assim, a análise relativa ao ano de 1864 destacando um trecho que, ainda que não se relacione diretamente à competição ferroviária, mas ao comércio, representa a nascente perspectiva relacionada ao conceito de competição. Quanto ao trecho cabe o destaque, inclusive, da menção à importância do poderio militar no processo de expansão comercial. Tal poderio não estaria presente somente pela necessidade de uma marinha em patamar de igualdade a outras nações (destacadamente a Inglaterra), mas também pelo papel geopolítico a ser exercido pelos Estados Unidos frente às nações americanas localizadas ao sul.

We are nearer to the West Indies, Central and South America than Europe. With anything like an equality in a steam marine we might defy all competition. While we cannot expect to supply Europe largely with our manufactures where there is skill equal to our own, and labor is much cheaper, we may and we do article for article, beat them every, where on this continent.

And since the development of a European policy to plant its system on the Southern continent to the destruction of it youthful republics, we may be certain that commercial intercourse with the United States is now the first wish of their hearts. The report given the progress of this British and American commerce in various tables, and the total as far as made up in the following table.

Ocean Steam Navigation, publicada em 27 de fevereiro de 1864, American Railroad Journal, vol. XX, nº 9, página 202.

Assim, conforme concepção apresentada, é possível observar ainda uma perspectiva negativa da imprensa no que se refere à competição, mais especificamente no que se refere ao âmbito local, com reforço às combinações e parcerias entre empresas. Tal dimensão pode ser observada no trecho a seguir:

The road from Petersburg north will connect at or near Bloomington, and a contract between the two corporations is made part of this report. It is designed to promote the traffic of each and prevent injurious competition.

Chicago and Great Eastern Railway (reprodução da matéria da Marquette News and Journal), publicada em 14 de maio de 1864, American Railroad Journal, vol. XX, nº 20, página 467.

No trecho a seguir, além da perspectiva negativa relacionada à competição (ruinosa competição), a construção argumentativa pauta-se também pretenso interesse do público pelos resultados financeiros das empresas ferroviárias (mais especificamente seus dividendos), em oposição à redução dos preços das passagens e frete.

A matter of more importance to the stockholder is the fact that ruinous competition will be entirely avoided. Such was their location and mutual relations to each other, that competition was constantly reducing the price of passage and freight below the actual cost at which the roads could do the business. It may be said that the public will lo.se what the roads will gain by an increase of prices at competing point; but unless the new company adopt extortionate rates, the charge is a fallacy, for however it may affect individuals if economically managed, it is the real interest of the public that all great thoroughfares like railways should pay a fair dividend upon their cost. Each of the old companies will also be prevented from building competing lines and extensions, and the whole energies of their consolidated strength can be directed to reaching those points which form the natural northern and western termini of the road.

Chicago and Northwestern Railroad (reprodução de matéria do Chicago Tribune), publicada em 16 de julho de 1864, American Railroad Journal, vol. XX, nº 29, página 683.

Reforçando as ações que restringissem ou evitassem a competição, o jornal reproduz matéria do *The Pottsville Miner's Journal,* apresentando a tática empresarial.

"(...)We know that Mr. McCalmont was decidedly opposed to this company declaring a large dividend (beyond 7 or 8 per cent.) a year ago, and unless he has changed his views since then, those who are operating on a heavy stock dividend may be disappointed. His policy was to declare moderate dividends, and use the surplus for building up the road and placing it in the most permanent condition— and besides, high dividends always invite more competition. This would seem to be the most prudent policy."

The Reading Railroad Dividend (The Pottsville Miner's Journal), publicada em 26 de novembro de 1864, American Railroad Journal, vol. XX, nº 48, página 1.138.

No que se refere ao ano de 1865 foi possível identificar reprodução de uma perspectiva negativa sobre a competição, apoiada sobre as ações para sua limitação ou consolidação de empresas ferroviárias. Os trechos abaixo refletem tal interpretação:

Not to do this would be to refuse to carry out the object for which these roads were undertaken, and would inevitably lead to the construction of more lines, and to ruinous competition. A railroad is built to accommodate the traffic of the section it traverses.

Railroad —The Theory of Construction, Earnings and Dividend (reprodução do Jerome, Riggs & Co.'s Circular), publicada em 21 de janeiro de 1865, American Railroad Journal, vol. XXI, nº 3, página 77.

As a matter of necessity, no new works are thought of. The roads that are built, consequently, are masters of the field. They command, without fear of competition, the present as well as the future traffic of the country. Add to this advantage, the rapid development of our resources, a development which doubles the productions and internal commerce of the country in periods not exceeding five years, and we shall get some idea of the vast increase in the real value of our roads since the war broke out. Their aggregate traffic and tonnage is at least twice as great all it was four years ago.

Value of Railroad Property as affected by Peace (reprodução do Jerome, Riggs & Co.'s Circular), publicada em 28 de janeiro de 1865, American Railroad Journal, vol. XXI, nº 4, página 100.

Under the new management this section will be known as the "Woonsocket Division."This portion of the line has been in direct competition with the Norfolk County road from Blackstone to Dedham. The rivalry was of more benefit to the public than to the shareholders and bondholders. This fact, with the prospect, if both enterprises were carried out, of perpetual and disastrous competition from Boston to Willimantic, (87 miles) led to the union of interests. In due time, the results for which both companies have struggled, will be accomplished.

New York and Boston (Air Line) and Boston, Harifard and Erie Railroad (reprodução de matéria do Boston Traveler), publicada em 23 de fevereiro de 1865, American Railroad Journal, vol. XXI, nº 8, página 180.

Após tal abordagem, passo para as considerações relacionadas às concepções da competição ferroviária por parte da imprensa, no período de ocorrência da Guerra de Secessão. Conforme estabelecido previamente, no que se refere aos fatores de proposição destaco profunda transformação do posicionamento frente ao conceito na construção textual, em relação ao período anterior. Assim, ao invés da manutenção de uma perspectiva positiva, supostamente apoiados sob os preceitos da ideologia liberal, os trechos em análise destacam uma aproximação à perspectiva apresentada pelas empresas ferroviárias. Por isto, quero dizer do aspecto negativo associado à competição, sendo a mesma associada a características como “ruinosa”, “maléfica” e “desfavorável”.

Apoiado sobre os princípios da coerência textual, também á possível observar a transformação do posicionamento do discurso da imprensa frente à competição ferroviária. Assim, foi possível destacar não somente a crítica aos riscos decorrentes da competição ferroviária, mas o posicionamento favorável a acordos entre empresas e atuação isentas de concorrência. Cabe destaque ainda à matéria que parece destoar destas visões: o questionamento ao comportamento competitivo das ferrovias, colocando em risco a integridade física dos passageiros. No que se refere a esta, entre

outras possibilidades, parece pertinente a interpretação de que, uma vez que passageiros estão sujeitos a riscos em virtude do tipo de competição praticada, então seria defensável a ausência de competição entre ferrovias.

Resgato também um primeiro aspecto que intriga esta análise, conforme já destacado ao longo da subseção: a identificação de uma aparente contradição sob a perspectiva da imprensa associada à competição. Como observado, ao longo da análise foram identificados trechos que trariam uma perspectiva negativa sobre competição, ao mesmo tempo em que outros trechos apresentariam ênfase na competição, associada a uma perspectiva que denominei de afirmativa (defesa do direito de competir). No entanto, a partir da abordagem sobre o que está implícito no texto, parece-me ser possível dirimir esta questão.

A competição contra outras nações, por meio de suas empresas ou governos, é apresentada como uma questão real na medida em que a Guerra de Secessão avança. Ainda que em alguns textos haja referência direta à Inglaterra, a construção argumentativa não se limita a este país, o que reforça uma o caráter constitutivo da nação estadunidense diante do restante do mundo. Dito de outra forma, tal construção argumentativa pode estar associada à reafirmação da soberania dos Estados Unidos sobre seu próprio território, mas principalmente colocando o país em uma condição de sociedade avançada frente aos países europeus. Neste sentido, uma vez que são feitas comparações com outras nações em diferentes passagens, a referência principal à Inglaterra pode decorrer não somente das disputas pela independência, ou mesmo da interferência desta nação na guerra civil (em favor do Sul), mas também por esta apresentar-se enquanto potência econômica e militar à época.

A possibilidade de interpretação associada ao tipo de argumento relacionado à competição ferroviária local passa pelo papel das ferrovias neste momento histórico. Conforme foi possível observar em determinados trechos, a possibilidade de competição em nível de igualdade com outras potências econômicas passa, necessariamente, pela expansão e consolidação da malha ferroviária dos Estados Unidos. Neste sentido, a partir do material apresentado, apresento a suposição que tal capacidade competitiva internacional estivesse associada à robustez das empresas ferroviárias nacionais. Desta forma, o modelo negativo de competição abordado pelas empresas ferroviárias poderia ocasionar enfraquecimento daquela que seria o meio para atingimento de um patamar social superior: a rede ferroviária. A partir desta interpretação, defender acordos, mas principalmente a consolidação de empresas ferroviárias nos Estados Unidos poderia

significar criar uma estrutura organizacional capaz de proporcionar à nação condições para competição em um patamar superior, o patamar global.

Dando continuidade à análise, na subseção seguinte será apresentada as concepções relacionadas ao conceito de competição por parte da União.

4.2.3 Análise discursiva relacionada às concepções sobre competição entre representantes da União durante a Guerra de Secessão.

Com o desenrolar do conflito bélico entre União e Confederados, e o destaque papel das ferrovias no conflito, o Estado (neste estudo representado pela União) apresenta crescente aproximação do transporte ferroviário. Neste sentido, ainda que não tenham sido realizadas muitas comunicações oficiais dos representantes do governo sobre a competição no âmbito ferroviário sem relação com a ferrovia transcontinental (apenas 1 neste recorte analítico), entendo que, uma vez que estas representam a posição oficial do governo, possuem alta relevância associada à interpretação contextual.

Neste sentido a única referência à competição ferroviária, sem relação com a *Transcontinental Pacific Railroad,* apresenta forte apoio sob uma perspectiva liberal. Em outras palavras, a compreensão apresentada pelo governo a respeito do conceito de competição, em 7 de dezembro de 1861, é pautada pela livre competição como forma de evitar "motivos egoístas" que podem "governar" as organizações. A perspectiva então é de uma perspectiva positiva a respeito da competição, onde a concorrência levaria tanto ao aumento de opções para escolha por parte dos usuários, quanto ao aumento da eficiência ou substituição natural por parte das empresas ofertantes do produto ou serviço. O texto é apresentado abaixo:

Corporations, like individuals, are liable to be governed by selfish motives in the absence of competition. An instance of this kind occurred in the management of the railroads between Baltimore and New York. The sum of $6 was charged upon that route for the transportation of each Moldier from New York to Baltimore. As this rate seemed extravagant to the Department, when considered in connection with the great increase of trade upon those roads, made necessary by the wants of the Government, inquiry was made concerning the expediency of using the roads from New York to Baltimore via Harrisburg. The result was an arrangement by which troops were brought by the last named route at $4 each; and, as a consequence of this rate was at once necessarily adopted by all the railroads in the loyal States, making a saving to the Government of

$33^{1/3}$ percent, in all its transportation of soldiers, and at the same time giving to the railroads, through increased business, a liberal compensation.

Extract from the Report of tbe Secretary of War, publicada em 07 de dezembro de 1861, American Railroad Journal, vol. XVII, nº 49, página 855.

Apresentada a questão, a seguir será detalhada a concepção disponível de magistrados quanto à competição realizada pelas ferrovias.

4.2.4 Análise discursiva relacionada às concepções sobre competição entre magistrados durante a Guerra de Secessão.

Um dos aspectos recorrentemente apresentados pela *American Railroad Journal* a partir do ano de 1861 são sentenças judiciais que se relacionem a questões ferroviárias. A este respeito, foi identificada a reprodução de uma sentença judicial em 7 de dezembro de 1861. A respeito da sentença, observo que se refere ao direito de livre trânsito dos populares no cruzamento com as linhas de ferro. Para justificar o entendimento de que as pessoas (no caso específico com seus cavalos) teriam o direito de atravessar os trilhos das empresas ferroviárias o juiz critica o monopólio em desenvolvimento por parte destas organizações, ainda que reconheça que não existe unanimidade quanto ao tema. O trecho segue a seguir:

The justice who heard the motion for an injunction in this action, at the Special Term, determined, that crossing the railway of the plaintiff by the rails and horse cars of the defendant was not an appropriation of the propnerty of the former to the use of the latter, but a mode of exercising the public right of passage, and travel over the highway known as Atlantic street, when such rail was laid down. From this judgment we cannot dissent, for we ought not upon a motion for a preliminary injunction, to affirm what has not yet been authoritatively affirmed in any court, that the mere crossing of the railway track of one city railroad company by the horse or mule cars of another railway company, is such a clear and manifest invasion of the rights of private property as to entitle the complainant to a preliminary injunction.

(...)

The reasoning's and remarks of one of the judges in Davis vs. the Mayor, etc., of New York, tend to that conclusion, because the feature which he says most widely distinguishes a railroad from ordinary highways and street, is that the former is a strict monopoly entirely excluding all idea of competition; although he also says, that when the railroad carriages are not moved by the power of steam but by horses, the tracks when they do not rise above the street level may be safely crossed, and to a limited extent, may be used for passing lengthwise. Another of the judges took an opposite view saying that it by no means follows that a railroad track may not exist in a public highway in a city, open to the public use, as a street improvement under such

regulations as the municipal government charged with the superintendence and control of the street may see fit to prescribe.

The idea of a corporate franchise, or of a monopoly existing in favor of individuals, or associations of individuals, has no necessary connection with a railroad. Railroads are physical improvements and may or may not possess the characteristics of a monopoly, or franchise, according to the conditions under which they are built and used. If they simply constitute a feature of the public highways and are open to public use, then it is extremely plain that they are not liable to objections of that character. It is manifest there was no unanimity in the minds of the judges upon the point under consideration, and the case was determined upon other grounds. In the case of Williams vs. the New York Central Railroad Co. it was held, that the appropriation of Washington street in the city of Syracuse, to the uses of the defendant's railroad, imposed an additional servitude upon the land dedicated for a street, and entitled the owner of the soil to compensation. That the dedication of the laud to the use of the public as a highway was not a dedication to the use of a railroad company, and that the two were essentially different.

Intersecting Railways (senteça judicial - THE CITY RAILBOADS: THE CROSSING OF ONE TRACK BY THE ROAD OF ANOTHER : COMPANIES DO NOT POSSESS MONOPOLIES OF THE WAY, BUT ONLY BASEMENTS SUBJECT TO THE RIGHTS OF OTHERS), publicada em 07 de dezembro de 1861, American Railroad Journal, vol. XVII, nº 49, página 842.

Na perspectiva de atender ao segundo objetivo específico, na próxima seção será apresentada a síntese das construções discursivas associadas ao conceito de competição contemporâneas à Guerra de Secessão.

4.2.5 Síntese das análises discursivas ou as concepções sobre a competição ferroviária no período da Guerra de Secessão.

No intuito de atender ao segundo objetivo específico apresento nesta subseção a síntese discursiva relacionada ao conceito de competição, no período em que se dá a Guerra de Secessão. A partir do *corpus* de pesquisa, ainda que quatro macro representantes de atores sociais tenham sido identificados para análise (empresas ferroviárias, imprensa, magistrados e União), a maior frequência de publicações está relacionada às empresas ferroviárias e à imprensa. Importante destacar, contudo, que isto não altera os fatores de relevância entre os atores sociais em análise. No entanto, o maior quantitativo de expressões discursivas tenderia a proporcionar inferências mais próximas à concepção compartilhada do conceito, diante de determinado contexto histórico. Destaco ainda que tal concentração não inviabiliza a análise, uma vez que esta se pauta pela construção agregada dos discursos disponíveis.

Especificamente no que se refere à síntese discursiva relacionada ao período de da Guerra de Secessão, destaco as transformações argumentativas associadas ao conceito de competição. Primeiramente, ressalto o que à primeira vista pode ser compreendido como uma fragmentação do conceito de competição, coexistindo uma perspectiva de âmbito local e uma de âmbito global. Assim, naquilo que se refere à primeira, identifico que no período em análise ganha maior destaque a perspectiva negativa sobre a competição, por meio aproximação argumentativa entre imprensa e empresas ferroviárias. Outro destaque associado a tal perspectiva refere-se à sua representação, especialmente pautada por meio das ações para combate à competição, através de ações unificadoras e de consolidação destas empresas. A possibilidade de ocorrência quanto a tendência de constituição de monopólios, é observada também na construção textual do magistrado e da União, ainda que de forma a criticar tal posicionamento.

Desta forma, a perspectiva identificada quanto ao conceito de competição relacionar-se-ia ainda à concepção marxista, que entende a competição enquanto um fenômeno dinâmico com potencial de perturbar o sistema capitalista. Reafirmo, assim, a identificação de movimentos de monopolização, que apresentariam por finalidade proporcionar maior chance de acumulação de capital (CARPINTÈRO, 2000; BACIC, 2011; BELLUZZO, 2013). No que se refere ao contexto estadunidense, esta perspectiva alinha-se também ao ideal unificação para fortalecimento da nação, identificado desde os primeiros anos desta sociedade (KARNAL, 2004), mas ainda bastante evidente durante todo o século XIX, conforme observam Fernandes e Morais (2004) e Ameur (2013).

Já no que se relaciona à uma perspectiva global quanto à competição, apresentam destaque as construções textuais apresentadas pela imprensa. Conforme análise anterior, a possibilidade, ou até necessidade, de proporcionar condições comerciais de enfrentamento a outras economias de destaque internacional é a tônica presente nesta argumentação. Em virtude dos ideais progressistas proeminentes no momento histórico em análise, assim como do caráter representativo das ferrovias diante destes mesmo ideais, tal possibilidade de enfrentamento a outras economias nacionais se sustenta, necessariamente, pela ampliação e fortalecimento da malha ferroviária estadunidense, por meio de suas empresas. Detalhando o processo internacionalização, a partir do que observa Hobsbawm (2014a; 2014b), observo que não estaria em questão apenas a possibilidade de crescimento econômico e social, mas a

própria afirmação da sociedade estadunidense, enquanto sociedade em elevado patamar evolutivo de acordo com a expectativa do referido contexto. Assim, o anseio de um protagonismo global representaria também a expressão da condição biológica do cidadão estadunidense. O caminho para tanto se sustentava pela via econômica, naquele momento fundamentalmente alinhada ao desenvolvimento tecnológico. Tal perspectiva de competição apresentava-se vinculada a uma concepção darwinista das sociedades, decorrente da ascensão do ideal burguês, sustentado pela ideologia liberal (BELLUZZO, 2013; HOBSBWAM, 2014c).

Associada a estas questões, destaco o próprio contexto internacional, identificado na década de 1860 por Hobsbawm (2014a; 2014b) e Fiori (2014). A necessidade de expansão das fronteiras econômicas haveria sido "validado" por meio da justificativa biológica, do avanço tecnológico, científico e social. Assim, em defesa da continuidade do avanço da humanidade e em nome do progresso, as sociedades consideradas mais evoluídas teriam o direito (senão a responsabilidade) de se impor frente às sociedades entendidas como atrasadas. De forma a complementar tal análise, destaco a observação de Hobsbawm (2014b) de que um grande período de expansão comercial internacional haveria se dado justamente entre as décadas de 1850 e 1870. Destaco ainda o ponto de vista de Fiori (2014), de que tal condição expansionista do período, capitaneado pelos países europeus, mas não limitada a eles, traria como condição econômica fundamental a necessidade de maior acumulação.

Por fim, mas não menos importante, destaco o próprio ideal estadunidense, desenvolvido ao longo de seu processo colonizador, mas exacerbado com a proclamação de independência e a constituição de uma identidade nacional. Me refiro às diferentes concepções da fundação de uma grandiosa sociedade, inclusive perante o restante dos povos. Não apenas influenciada pela "sociedade organizacional", mas também pela perspectiva religiosa desenvolvida por colonos no início do processo colonizatório, especialmente no que se refere à noção de povo escolhido de Deus, por parte dos colonos. Tal perspectiva, conforme observado por Karnal (2004), Fernandes e Morais (2004) e Ameur (2013) possibilitou, também, a ascensão de ideologias de superioridade associadas aos cidadãos estadunidenses que vieram a sustentar ações pautadas pela Doutrina Monroe ou mesmo a aceitação do "destino manifesto". Em outras palavras, a aceitação do caráter superior da população dos Estados Unidos frente às demais nações criavam atmosfera propícia para o desenvolvimento de ações expansionistas e imperialistas.

Desta forma, a partir das concepções apresentadas, destaco a ascensão de um ideal competitivo voltado para além das fronteiras nacionais, no período em que ocorre a Guerra de Secessão. Tal ideal não se daria ao acaso, mas apresentar-se-ia principalmente como resposta à estímulos externos aos Estados Unidos, decorrentes de movimentos expansionistas das grandes economias europeias. Vinculada a tal noção, parece coerente o desenvolvimento de uma perspectiva de fortalecimento do mercado interno, por meio da indústria nacional, de forma a possibilitar robustez para atuar na competição internacional. Estas condições externas, portanto, poderiam se apresentar como justificativa para esclarecer o que a princípio se colocava como uma contradição argumentativa relacionada ao conceito de competição: uma perspectiva negativa quanto ao conceito em sua referência local e uma perspectiva afirmativa do conceito em sua referência global. A este entendimento se une a importância social e econômica das ferrovias.

Além das características de progresso e desenvolvimento associados às ferrovias no século XIX (PERROW, 2002), o caráter fundamental das ferrovias para o desenvolvimento econômico e social dos Estados Unidos já foi destacado por Chandler (1963; 1999), Perrow (2002), White (2012) e Wolmar (2012a; 2012b). A este respeito, o país ganha destaque não somente na construção de locomotivas e estradas de ferro, mas também do desenvolvimento de técnicas de gerenciamento administrativo pautadas sobre os pilares da racionalidade e eficiência (CHANDLER, 1963; 1990). É de acordo com estas compreensões que se sustenta a análise interpretativa do fundamental papel das ferrovias na constituição das condições necessárias (interna e externamente) para competir para um protagonismo econômico global.

Assim, satisfeito o segundo objetivo específico, na próxima subseção detalharei os procedimentos analíticos associados à resposta do terceiro objetivo específico.

4.3 A dinâmica competitiva das empresas ferroviárias estadunidenses entre o final da Guerra de Secessão e o ano de conclusão da *Transcontinental Pacific Railroad*.

A constituição desta seção se dá a partir da necessidade de atender ao terceiro objetivo específico desta tese, que vem a ser analisar a dinâmica competitiva das

empresas ferroviárias estadunidenses entre o final da Guerra de Secessão e o ano de conclusão da *Transcontinental Pacific Railroad*. Para tal finalidade foram acessados as edições entre o dia 09 de maio de 1865 e o ano de 1869. Assim, no que se refere a esta análise foram acessadas 242 edições do jornal, assim distribuídas: 34 edições publicadas pelo jornal no ano de 1865, 52 edições publicadas no ano de 1866, 52 edições publicadas no ano de 1867, 52 edições publicadas no ano de 1868 e 52 edições do ano de 1869.

Assim como estruturado nas seções anteriores, em um primeiro momento serão detalhados os diferentes aspectos discursivos de grupos sociais específicos. No que se refere a estes, serão analisados separadamente textos de empresas ferroviárias, imprensa e representantes do governo. Posteriormente a estas etapas, será apresentada a síntese conceitual discursiva relacionada ao período.

4.3.1 Análise discursiva relacionada às concepções sobre competição entre as empresas ferroviárias estadunidenses entre o final da Guerra de Secessão e a conclusão da *Transcontinental Pacific Railroad*.

No que se refere à perspectiva das empresas ferroviárias estadunidenses quanto ao conceito de competição no período entre a Guerra de Secessão e a conclusão da construção da *Transcontinental Pacific Railroad*, foram identificadas 38 matérias jornalísticas publicadas no *American Railroad Journal*. Assim como realizado nas seções anteriores a construção analítica será organizada cronologicamente.

Ainda que a Guerra de Secessão tenha terminado em maio de 1865, a primeira menção à competição por parte das empresas ferroviárias ocorre em 3 de março de 1866. No que se refere ao trecho, destaco que mantém uma perspectiva negativa quanto à competição, realçado o negativo impacto da competição na receita da empresa. O trecho que se refere tal análise segue abaixo:

The losses which we have thus far experienced from our connection with steamboats have mainlv resulted from the sinking of our propeller in 1864, which cost about $30,000, and from the very destructive competition to which our line has been subjected, during the whole time of its continuance, up to the 23d of November last, at which time it was terminated by the withdrawal from the route of the competing line, and the subsequent forced sale of their boat, which was purchased by the new company,

the organization of which is such that very little apprehension is felt of any renewal of competition. The Bridgeport route, under these circumstances, is one of the best leading out of New York, and sanguine expectations are entertained that the operation of the route will be very profitable. When a full settlement shall have been made, it will probably appear that our stock in the new company has cost us about $180,000.

Honsatonic Railroad, publicada em 03 de março de 1866, American Railroad Journal, vol. XXII, nº 09, página 205.

Em perspectiva aproximada, o trecho da matéria apresentado a seguir também observa a competição a partir de uma perspectiva negativa. Entretanto, a dimensão analítica que sustenta tal interpretação está apoiada sobre a concepção de formas de evitar a competição, seja por meio de rotas alternativas, seja por meio da aquisição de outras ferrovias.

By the completion of that road northward to a connection with the Chicago and Alton, at a point from 80 to 100 miles from Chicago, all danger of a competing line to St. Louis is done away with and the control of the Jacksonville line, practically vesting in the Chicago and Alton road, under the provisions of a perpetual contract, insures a great increase of traffic to the main line, which will probably render a double track from the junction to Chicago indispensable.

Chicago and Alton Railroad, publicada em 31 de março de 1866, American Railroad Journal, vol. XXII, nº 13, página 299.

The next and last item of expenditure was that for the purchase of the Eaton and Hamiltju road. The reasons for this were so fully given at the recent meeting of the stockholders, that it hardly seems necessary to repeat them. The company have warded off a dangerous competition, and made a good bargain for its stockholders.

Cincinnati, Hamilton and Dayton R. R., publicada em 11 de agosto de 1866, American Railroad Journal, vol. XXII, nº 32, página 756.

Também foi possível identificar acordos e arranjos para evitar a competição, também presente nas análises dos anos anteriores. O trecho abaixo reflete os ganhos financeiros associados a acordos celebrados entre ferrovias.

This arrangement has been in operation two years and a half, and the result thus far has shown its substantial fairness. It was anticipated by your Directors that this company might not earn its full proportion, as it of course withdrew all competition for business with its allied company, and sought only the joint interest of the two. It became the interest of the two companies, as a joint partnership, to send business over that portion of the roads of the two companies which would yield the greatest profit, and this was provided for in the contract; and if the public are equally well served, on one has reason to complain. To illustrate our meaning: The distance from Pittsburgh to Chicago in miles is not materially different by way of the Pittsburgh, Ft. Wayne and Chicago Railway, and the Cleveland and Pittsburgh Railroad, and its connections, the Cleveland

and Toledo and Southern Michigan Railroads; but if freight is carried from Pittsburgh to Chicago by the road of the Pittsburgh, Fort Wayne and Chicago Company, the Joint interest of the allied companies would receive payment for four hundred sixty-eight miles of transportation, while if carried by the other route, the distance for which the allied companies would receive compensation would be only from Pittsburgh to Cleveland, one hundred forty-five miles. (...) The Pittsburgh, Ft. Wayne and Chicago Railway Company have no reason to complain, because competition is removed and they receive a fair proportion of the joint earnings based upon the business of the two roads before their union, including a large amount of business belonging exclusively to the Cleveland and Pittsburgh Railroad, and in which they could in no other way acquire any benefit.

Cleveland and Pittsburgh Railroad, publicada em 07 de abril de 1866, American Railroad Journal, vol. XXII, nº 14, página 322.

No que se refere à constituição de acordos para evitar a competição destaco o trecho abaixo. A fala dos executivos da empresa indica a dificuldade para as empresas que estivessem fora dos acordos estabelecidos. Sua tentativa de sobrevivência apoiar-se-ia na possibilidade de "remover" o monopólio estabelecido entre outras empresas ferroviárias.

While at present the Nashville and Chattanooga Railroad, being the only road leading from the Northwest to the State of Georgia, is enabled to favor rival lines greatly to our detriment, the establishment of an independent route to Central Georgia would at once remove that monopoly, and enable the Louisville and Nashville Railroad Company to compete more successfully with other lines. The completion of the Lebanon Branch to Knoxville would furnish this new route to Atlanta, the same in distance as via Nashville; but as we would have no difficulty in making through connections with the Knoxville roads, we would then avoid the heavy tax now exacted from us on all through freight at Nashville

Louisvilie and Nashville Railroad, publicada em 24 de novembro de 1866, American Railroad Journal, vol. XXII, nº 47, página 1.115.

Relativo ao ano de 1867, destaco matéria publicada na nona edição, ainda no dia 02 de março. O texto apresentaria não somente uma resposta à concorrência para eliminação de linhas rivais, mas demonstra também a cobrança por parte do conselho de acionistas para ações desta natureza. O trecho segue abaixo:

In their last Annual Report, your Directors referred to the introduction of express freight lines upon your railway as a new feature in the policy of the company, and one which had heretofore been opposed by its officers as unnecessary to the efficient conduct of the transportation departments of the Trunk lines. <u>While these views remain substantially unchanged, they are quite clear that the introduction of these lines upon the Pennsylvania Railroad—after every effort had been made to secure their withdrawal from rival lines—because not only a necessity, but a duty which the Board</u>

owed to the shareholders. A failure to make use of this weapon, so dexterously and persistently used by our competitors, in various forms, to promote their interests, would have shown as little foresight as would have been attributed to the General Government if it had failed to meet the preparations known to be in progress upon the Merrimac, by the building of a more efficient iron-clad.

The Pennsylvania Railroad, publicada em 02 de março de 1867, American Railroad Journal, vol. XXIII, nº 09, página 201.

As demais citações apresentadas no mesmo ano seguem posicionamento alinhado às perspectivas já observadas em outros momentos. Neste sentido, os trechos abaixo refletem os aspectos negativos da competição, assim como as formas para evitá-la entre ferrovias.

In order to meet the demands of the competing Express Companies seeking to do business over this road, an arrangement has been made, which took effect upon the first day of January 1867, to run through trains for the Expresses alone.

Boston and Worcester Railroad, publicada em 20 de abril de 1867, American Railroad Journal, vol. XXIII, nº 16, página 367.

As our companies own the three direct avenues of traffic which connect the two great cities of this continent, and which form portions of the best routes from the commercial center to the South and West—as by the variety of their works they are enabled to do each kind of business that offers in the most advantageous manner—it is clearly their policy fully to prepare for the increasing traffic ; and so to perfect their works and the arrangements upon them, that the public can reasonably ask for nothing more, and that they may depend upon the superiority of their facilities alone for protection against competition.

New Jersey Railroads - First Joint Report of the Associated Companies (To the Stockholders of the Delaware and Raritan Canal, and Camden and Amboy Railroad and Transportation Companies, and the New Jersey Railroad and Transportation Company), publicada em 18 de maio de 1867, American Railroad Journal, vol. XXIII, nº 20, página 464.

The ruinous competition between competing lines during the first six months of the year has also seriously lessened the aggregate profits of the year; it is a source of satisfaction however to add that for several months past, these lines have been acting harmoniously together, with a determination to maintain compensating rates, which we have good reasons to hope will be continued, and which expectations, if realized, will assure profitable returns for the future.

Erie Railway, publicada em 25 de maio de 1867, American Railroad Journal, vol. XXIII, nº 21, páginas 486 e 487.

The falling off in gross earnings is attributable to several causes, the principal of which are the opening of routes by the rivers and by railroads which were closed daring the war, the opening of new and competing routes by rail the failure the wheat crops of 1865 and 1866 throughout' almost the entire States of Ohio and Indiana, the diversion

of the provision crops of the same States from the eastern markets to supply the deficiency in the south-western States caused by the waste and destruction of war, and the excessive competition incident to a light traffic and an excess in the facilities for transportation.

Cleveland, Columbus and Cincinnati R. R., publicada em 08 de junho de 1867, American Railroad Journal, vol. XXIII, nº 23, página 535.

With freedom from debt, dividends of 8 per cent., as indicated by him, may be derived from our local business, which, after all, is the only reliable business for the payment of dividends. Railroads in the South-west are multiplying and extending; and competition for the distant or through travel is constantly increasing. Perpetual vigilance, in guarding against competition, by securing proper connections and extensions, is a peculiar feature in railroad investments. The competition of the routes from New Orleans, by Jackson and Grand Junction, and from Mobile, by Maredian and Corinth, rendered the extension of our connections in West Point to the Gulf almost a necessity. To accomplish this important object, it was found necessary to give aid, in some way, to the Alabama and Florida Railroad; the completion of which would give us connection with Mobile and with the fine harbor of Pensacola.

Atlanta and West Point Railroad, publicada em 28 de setembro de 1867, American Railroad Journal, vol. XXIII, nº 39, página 920.

Our ordinary freight earnings have, undoubtedly, been somewhat reduced, in consequence of the largely increased facilities which have been accorded to the express companies, not only on our passenger accommodation trains, but by running, in connection with the other roads between New York and Boston, a through night train, solely for the business of the two express companies, whose competition has diverted considerable quantities of freight from our regular trains, at prices which can hardly be remunerative or permanent. It may become a serious question with the officers of the company, how far they are called upon to encumber passengers, stations and trains, with common freight, for the purpose of subserving a competition of this character, which, although it may be of temporary advantage to the public, is of very doubtful permanency.

Hartford and New Haven Railroad, publicada em 19 de outubro de 1867, American Railroad Journal, vol. XXIII, nº 42, página 990.

From a more thorough investigation of this improvement, the Board are the belter convinced of the wisdom of its adoption, believing that it will prove a great saving to the company in the expense of keeping up its roadway and the reduction of wear and tear of machinery, as well as the securing of much greater safety to trains, by lessening the liability to run off at joints, enabling the road to run at much higher speed in safety, to meet all competition.

(...)

The distance from Memphis to Atlanta, would be only 340 miles, or at least 120 miles nearer than any other all rail route from Atlanta to the Mississippi River—Atlanta being the distributing point for Georgia and South Carolina. These advantages must secure you this vast trade, almost without a competitor.

(...)

Memphis to from five to five and a half days. These results, in both time and cost, would certainly secure a very heavy business to the line, and your cars would go and

come fully loaded, both east and west, at remunerating rates, and you would be secure against all competition.

(...)

Since your last annual meeting, and in conformity to a resolution of your body, I have corresponded, and had personal interviews, with all the roads in Georgia and South Carolina, that are equally interested in the completion of this road, and I found them not only willing but anxious to co-operate with you in its building, and your Board cannot recommend too strongly, as soon as the political status of the Southern States is efficiently settled to justify it, that you go vigorously to work, in connection with the roads above named, and complete this road as rapidly as possible. When this is done, no road in the United States will be more secure from competition, or have a better prospect of a large and profitable business than yours.

(...)

The opening up of new competing lines, the heavy losses sustained by you last winter, and the great-additional charges on your traffic for want of a direct connection with the river at Memphis, should admonish you that no time ought to be lost in remedying this crying evil.

(...)

It is hardly believed, however, that in this enlightened age the people of Memphis will longer stand out against this measure, as it is one calculated to greatly benefit the road, without damaging the city one dollar, by securing a heavy traffic to the road that is now lost to it, as well as to the city, by the building up of competing lines.

Memphis and Charleston Railroad, publicada em 09 de novembro de 1867, American Railroad Journal, vol. XXIII, nº 45, páginas 1062 e 1063.

Uma interessante apresentação da perspectiva relacionada ao conceito de competição no âmbito das ferrovias é apresentada abaixo. Diante de um grande relatório publicado pela *Georgia Railroad and Banking Co*., em diversos momentos a perspectiva negativa da competição é apresentada. Destaco, entretanto, uma perspectiva temporal relacionada à continuidade desta competição. Em outras palavras, os executivos da empresa ferroviária, ainda que reconhecendo as dificuldades oriundas da competição com outras estradas de ferro, observam que esta "competição não natural" não se sustentaria por muito mais tempo.

With the aid of some effects (the remains of the old reserved fund) of uncertain value, all these demands may be met—together with small dividends, provided the profits of the last two years can be maintained. Can they be relied upon for the future? All calculations are idle, in the present condition of the country, in which nothing is certain but uncertainty. Some speculations, however, can do no harm, if they do no good. The Superintendent, refers to new and unexpected competition from Atlanta to the Northern cities. Are we likely to suffer hereafter as much or more by this "unnatural competition?'The difference in line of railroad is about 450 miles, and the difference in grades full 40 feet to the mile! Many early calculations on the capacity of railroads to carry bulky freights long distances have been disappointed, but there are still some disadvantages in competing with water carriage that cannot be overcome.

(...)

For this legitimate business the roads extending West were the natural feeders and outlets, and had no competition. The merchants West, within reasonable range que, sold and bought there to a large extent, because they found they could do better there than elsewhere. There was ample business, and the roads running from the interior to the sea coast had it at remunerating rates, because it naturally belonged to them. All this for the present has been changed by the war.

(...)

In fine, the business attractions of Augusta and Charleston have been weakened for the present by the loss of capital, and the tendency is to follow capital directly North, from all points West, whose location offers the least chance of competition, even at great disadvantage in transportation.

This unnatural competition cannot continue long after the country becomes settled, and trade falls into its natural channels. The Superintendent truly remarks that Charleston is rapidly reviving. Its location will attract to it foreign capital, so soon as confidence is restored. Capital, like labor, will always be attracted to the point where it can be most profitably employed. The same may be said of Augusta, which from its choice of ports and markets, has always been known as one of the best interior cotton markets in the South.

This competition over 750 miles of railroad of high grades, against 307 miles of low grade, cannot continue long.

(...)

It may perhaps be safely admitted, however, that we shall suffer still further by competition for distant or 'Through Travel."Roads continue to multiply, and especially in the Southwest, and the tendency is to cut off every angle, and take the most direct route between important points. This travel is already divided between so many competing lines, that it is perhaps scarcely worth the cost of competition. As a general rale, the conviction is gaining strength, that no road should be built as an investment, unless its local business will pay an interest on the cost. The only exceptions will be a few great thoroughfares—the shortest and most direct between certain important points, and presenting such advantages in distance and business attractions, as to shut out all competition.

Connected with this view, it is important to consider whether the local business of the Georgia Railroad will pay fair dividends to the stockholders? With anything like an approach to the former prosperity of the country, no doubt could be raised upon this question. A reference to the business in past years, will clearly show that the local business would pay, and pay well. In truth, the profits of the company for several years past have not been large from distant or "through business."It is generally carried at low rates, and against strong competition, and often costs more than it is worth. It is not likely that the competition for the through travel will be greatly increased. Taking the Northern cities and New Orleans as points, we have had the routes by Qrand Junction and by Atlanta to compete with. Taking the same cities and Mobile as points, we have had the routes by Corinth, and also by Enoxville and Atlanta, to compete with. Taking the same cities and Atlanta as points, we have had the Lynchburg and Enoxville routes to compete with. Taking Charleston and Montgomery as points, we had the route by Savannah and Macon and with Augusta and Montgomery as points, we have had the route by Macon and Columbus as competitors. On all these competing lines the competition is close—time and distance about the same—sometimes rather against us, and it may be well questioned, whether for years past the net profits of the company have been much increased, if at all, by competing for and surrendering its schedules to this "through travel."

Georgia Railroad and Banking Co., publicada em 16 de novembro de 1867, American Railroad Journal, vol. XXIII, nº 46, páginas 1086 e 1087.

Para concluir a análise referente ao ano de 1867, o trecho abaixo é bastante representativo da política de acordos e consolidação de ferroviais. Por meio destes, seria possível expandir as operações da empresa ferroviária, acessando mercados até então inalcançáveis.

It is believed that this favorable arrangement will prove of very great advantage to our general business in enabling us to establish a perfect and reliable connection with the Mississippi River and lines beyond, securing all necessary and convenient facilities for transacting our business at Quincy besides extinguishing all injudicious rivalry and competition between the two lines.

(...)

With a still further purpose of promoting and strengthening our business relations with connecting and auxiliary lines, and of securing for our road a large share of the great through traffic of the country, arrangements are in progress for the building of a railway bridge across the Mississippi River, at Keokuk. The accomplishment of this important undertaking, the success of which is already quite assured, places our line without competition or rivalry in direct railway connection with the Des Moines Valley Railroad, thereby affording us easy and favorable access to the vast grain and stock business of Central and Northern Iowa, one of the most productive and prosperous regions of the West.

Toledo, Wabash and Western Railway, publicada em 15 de junho de 1867, American Railroad Journal, vol. XXIII, nº 24, página 558.

A análise relativa ao ano de 1868 é iniciada com uma perspectiva sobre competição apoiada na consolidação de ferrovias e outra relativa à "fuga" desta competição. Futuramente foram identificados também trechos referenciando acordos entre empresas ferroviárias para evitar a competição. Os trechos são apresentados a seguir:

Another very strong feature of this consolidated line, and for shippers on its various lines of connection, is the fact that the Baltimore and Ohio Railroad, which is second only to the Pennsylvania, has its western terminus at Columbus, giving the advantage of two competing lines to the Atlantic for both freight and passengers.

Columbus, Chicago and Indiana Central Railway, publicada em 08 de fevereiro de 1868, American Railroad Journal, vol. XXIV, nº 06, página 145.

From the time our line was first contemplated, we have been obliged to contend against the opposition and competition of rival lines, which opposition still continues and opposes obstacles to our progress at every point, where an effort can in any way avail. Our true and only course is to push our line rapidly forward, and by its completion, to put ourselves beyond the reach.

Peninsular Railway, publicada em 15 de fevereiro de 1868, American Railroad Journal, vol. XXIV, nº 07, página 153.

By a contract recently entered into between the Indianapolis, Cincinnati and Lafayette Railroad Company, the Cincinnati and Indiana Railroad Company, the Whith Water Valley Railroad Company and the Columbus, Chicago and Indiana Central Railway Company, the traffic between Cincinnati and Chicago, which has heretofore been divided at competing rates between the roads owned by these companies, and other connections, will hereafter be done wholly over the Columbus, Chicago and Indiana Central Road, from Chicago to Hagerstown, and thence over the White Water Valley Road to Cincinnati, forming a line 44 miles shorter than any other, and one which cannot fail to control substantially the whole business between those two cities.

Columbus, Ohio and Indiana Central Railway Company, publicada em 25 de abril de 1868, American Railroad Journal, vol. XXIV, nº 17, página 391.

The arrangements made with the Toledo, Wabash and Western for the joint use of the track of this company for about twenty-two miles from Quincy are working well and it is hoped will result in the friendly, at least not hostile, rivalry of the two companies. During the year coming there will be completed probably a line of road from Peoria, (in connection with the road extending eastward from Peoria to Logansport) to Keokuk and crossing the line of this company at Canton, on the Lewiston Branch, and at Bushnell on the Quincy main line. This road it is reasonable to suppose will, to some extent, divide with that of this company the business of that section of country through which it will run. It may, also, if not wisely conducted, somewhat affect the prices of the business by the competition which will be introduced. A true and wise policy may somewhat divide the business but will preserve the rates. Time and experience will develop its effects.

Chicago, Burlington and Quincey Railroad, publicada em 08 de outubro de 1868, American Railroad Journal, vol. XXIV, nº 40, página 947.

As we had extended our road to the points above mentioned, we regarded the business of those places as belonging to us regularly and legit mately, and of course could not yield it without a struggle, basing our prices upon those of our competitors. Seeing and knowing the evil consequences that must result from such a policy, a conference was held in Savannah, on the 20ih of January last, and an agreement entered into between all parties concerned, and stipulated rates of freight agreed upon.

Southwestern (Ga.) Railroad, publicada em 05 de dezembro de 1868, American Railroad Journal, vol. XXIV, nº 49, página 1.198.

Uma matéria publicada em 18 de março de 1868 se refere à intensidade vivenciada pelos executivos das ferrovias a respeito das práticas competitivas exercidas pelos concorrentes. O texto destaca uma ação judicial consumada por um concorrente, a partir de uma acusação de fraude, com o objetivo de prejudicar seu funcionamento e a "desacreditando" perante a sociedade. Na visão dos executivos da empresa a finalidade de tal ação teria como objetivo retaliação em virtude da negativa em integrar um grande monopólio.

And just as we had so far completed these several important matters as to be ready to report them to you, we received reliable information that an attack in the Courts was immediately to be made upon the Erie Railway Company in the interest of the New York Central Railway Company, to restrain us from extending our connections and to localize our road—in fact, to destroy its value as a competitor with that powerful company. The first blew struck was a suit discrediting this company, by charging a former Board as having been in collusion with Mr. Drew in certain alleged frauds in his contracts with the company, and the present Board as guilty in permitting the conversion of the stock of the Buffalo, Bradford and Pittsburg Railroad Company. The second blow followed soon after in the summary removal of Mr. Drew from his office as director and a prayer for his removal from his office as treasurer. One of these suits was in the name of Mr. Frank Work, then a director in this board, and the other was instigated by him, notwithstanding the fact that be voted to make Mr. Drew a director and the treasurer of this company, with a full knowledge of all the facts which he charges to be fraudulent, and the further fact that he voted for the conversion of all the leases of the company, including the Buffalo, Bradford and Pittsburg road. The motive for this otherwise unaccountable change of front on Mr. Work's part is to be found in the well-know fact that he was put into this board in the interest of the Hudson River and Central Railroad; and that when we refused to become parties to the schemes of Mr. Vanderbilt and his friends to create a gigantic monopoly for the benefit of the Central line Mr. Works interests were exposed.

Erie Railway (REPORT OP THE EXECUTIVE COMMITTEE OF THE BOARD OF DIRECTORS TO THE STOCKHOLDERS), publicada em 14 de março de 1868, American Railroad Journal, vol. XXIV, nº 11, página 245.

Aquilo que era compreendido como “males da competição” são ainda identificados, conforme é possível observar nos trechos a seguir:

This apparent anomaly of a reduced revenue from an increased amount of tonnage is explained by three facts:

(...)

Third—Owing to the general depression of business, and the consequent competition between the lines leading to the Atlantic seaboard, lower rates were established during the greater part of the year on the foreign or competitive tonnage.

Pittsburg, Ft. Wayne & Chicago Railway, publicada em 11 de abril de 1868, American Railroad Journal, vol. XXIV, nº 15, página 343.

The falling off in the amount of revenue from the passenger traffic is to a considerable extent owing to a reduction of rates of fare, and also, to some extent, to the habit into with railway managers have fallen of paying commissions- for the sale of passenger tickets, a practice which sensibly affects the revenues of every company which allows it, and still more those of any company which does not resort to it while it is permitted by competing roads.

(...)

The through travel, by all the East and West lines, without having increased in the aggregate, has been to some extent diverted by new and rival lines offering strong

competition for the business, but mainly by reduced rates of through tare and extraordinary commissions in procuring the sale of tickets not resorted to by this Company.

Michigan Central Railroad, publicada em 18 de julho de 1867, American Railroad Journal, vol. XXIII, nº 29, página 678.

This competition, always vigorous, occasionally bitter, could have but one result—greatly to reduce rates of transportation. Hence, whilst we see by our tables, that though our efforts to work back our old business have been successful, beyond reasonable expectation, the money gain has been inconsiderable. It the situation could have been reversed, and the increased tonnage moved been made to pay fair rates, it is hardly necessary to say a very different result would have been achieved.

Virginia Central Railroad, publicada em 15 de agosto de 1867, American Railroad Journal, vol. XXIV, nº 33, página 774.

The latter are to a great extent, controlled by competing routes, and are so adjusted as to draw towards us all the produce fairly within our reach ; still they are, and, of necessity, must be, somewhat higher than on longer and more favorably situated roads, with a much larger business. The common argument that, because we have them, our facilities should be employed at, or even less than their cost, rather than lose their immediate product, and the chances of future business, is not without weight, but an intelligent management will readily discriminate between those cases, when it can be judiciously applied, and others, where it simply covers a disposition to subordinate the interests of the company to those of the individual. All know that any business conducted barely at its cost, or under a competition only permitting a minimum and uncertain profit, cannot end favorably, unless its proportions are to be largely and speedily swelled thereby.

North Eastern (S. C.) Railroad, publicada em 29 de agosto de 1867, American Railroad Journal, vol. XXIV, nº 35, página 823.

Merece destaque a publicação realizada em 13 de junho de 1868, pela empresa *North Pennsylvania Railroad*. O destaque refere-se às medidas tomadas pela empresa para responder à competição. A mudança de horário e paradas, aumento do conforto para os passageiros e aumento no anúncio destas informações trouxeram impacto positivo sobre o quantitativo de pessoas transportadas. Entretanto, não é feita qualquer referência quanto ao impacto financeiro da ação.

Since the 8th day of May last, morning and evening trains, making close connections, have been run in both directions; very comfortable cars have been run through without change, and the line has been extensively advertised. The result thus far has been that the travel has increased from 5,232 passengers in 1866, to 6,321 in 1867; being an increase of 1,089 passengers, or about one passenger per train. These facts are not stated to disparage the through travel, or to argue against proper efforts for its accommodation, but to show in a striking light that the main strength of the North

Pennsylvania Railroad is in local business, of which it is not likely to be deprived by any future competition.

North Pennsylvania Railroad, publicada em 13 de junho de 1868, American Railroad Journal, vol. XXIV, nº 24, página 559.

Outra matéria destoante quanto ao tratamento relacionado à competição é apresentada a seguir. Na construção argumentativa dos executivos da *Chicago and Northwester Railway* é referenciada, pela primeira vez, a necessidade de atender eficientemente os usuários, reconhecendo, inclusive, a facilidade do estabelecimento de empresas concorrentes, em virtude da geografia local.

The foundations have now been substantially laid, and the work principally done, to render this company, with its lines resting on Lake Superior on the north, St. Paul on the northwest, and the Missouri on the west, a complete institution; and giving to it capacity to serve the public with efficiency, and to its proprietors the safety incident to. very long lines, not easily repeated, from the excessive and improvident competition which the physical conformation of a prairie country admits of, and which too often endangers railway investments.

Chicago and Northwester Railway, publicada em 13 de junho de 1868, American Railroad Journal, vol. XXIV, nº 24, página 560.

No entanto, ainda é identificável atuação competitiva orientada pelo favorecimento frente a recursos públicos, pautada por questões pessoais. O trecho a seguir demonstra a tentativa de obter voto favorável para os interesses da empresa ferroviária (não fica claro se recursos financeiros ou apenas autorização para ação por parte do Estado) somente a partir da confiança depositada pelo conselho de administração, pelo fato da empresa ter sido criada na região. Cabe destaque ainda ao seguinte trecho: "*Should the interests of foreign contractors, or the personal matters of our own citizens, be allowed to prejudice the superior interests of the State and the people?*". Fica sem resposta, no entanto, a diferença entre cidadãos e povo. Neste sentido, tal concepção pode referir-se mais a uma abstração relativa à população (beneficiada a partir da perspectiva de progresso, decorrente da expansão ferroviária) do que à população em si.

In conclusion, your board of directors feel incouraged to state that they consider the affairs and prospects of your company in a very satisfactory, not to say flattering, condition. We have no doubt of the success of the enterprise.

And with this unreserved statement of the condition of the affairs of this, the original Oregon Central Railroad Company, we would respectfully submit to the people of the State this proposition : Is it probable that two companies of the same corporate

name, upon opposite sides of the same river, being competing lines for all the trade of the upper Willamette valley and beyond, and rivals in every respect, can reasonable hope to succeed under the present circumstances, and at this point in the history of your State? If it is not reasonable to hope for the success of both, does not justice to the interest of the whole State, a prudent regard for the taxpayer, as well as the dictates of business economy, urge every friend of the interests of both sides of the Willamette River, as well as those of the Umpqua and Rogue River valleys, to decide in favor oi and give their support to that company which has been recognized by the Land Department of the United States Government, and endorsed by your chief commercial city, which has secured a respectable basis of home means, which has certainly the best showing for success, and thus enable them to speedily build one main line through to Jackson Ville, with such necessary branches as will fully accommodate the entire State west of the Cascade Mountains? Should the interests of foreign contractors, or the personal matters of our own citizens, be allowed to prejudice the superior interested of the State and the people? And is it not especially the interest of this city to see that the company it has endorsed and aided shall not be unnecessarily embarrassed by rival enterprises? We ask of the people of the State a fair examination and discussion of these propositions.

Oregon Central Railroad Company—First Annual Report, publicada em 27 de junho de 1868, American Railroad Journal, vol. XXIV, nº 26, página 609.

No que se refere ao ano de 1869, a primeira edição apresenta matéria com uma a tática de aquisição de empresas concorrentes para limitar a competição.

The Augusta Sentinel says that the Central (Georgia) Railroad Company has purchased from the City of Savannah all the stock of the latter, amounting to nearly one million and a half of dollars in the Atlantic and Gulf Railroad. This purchase is said to have been made with the view to getting control of the latter road, so as to defeat the contemplated connection of the Macon and Brunswick with the Gulf Road at Doctor Town, by which the Brunswick Road would become a successful competition of the Central Road for the trade and traffic from Macon to Savannah.

Atlantic and Gulf Railroad, publicada em 02 de janeiro de 1869, American Railroad Journal, vol. XXV, nº 01, página 30.

Entretanto a referência à competição ruinosa e imprudente logo se faz presente ao longo das matérias, conforme pode ser observado a seguir:

This exhibition of the receipts and expenditures of the road, when viewed in connection with the circumstances attending its operations during the year, present to the stockholders the most decisive and satisfactory evidence of the permanent value of their property, and the stable foundations on which its prosperity rests. These circumstances might well have led us to apprehend a much less favorable result. During the best portion of the year, in the height of the traveling season, we were compelled, against the constant protest of the Directors, and their persistent efforts to change so unwise and ruinous a policy, to submit to a disastrous competition upon all our through business between Boston and New York, and to a rate of fares and freights, which was

not only unremunerative to all the parties concerned in it, but was especially disastrous to our interests. Our contract obligations and line connections rendered us powerless to avert a policy, which in addition to the losses it entailed upon us in our through business, seriously affected the receipts from our local traffic.

Boston and Providence Railroad, publicada em 23 de janeiro de 1869, American Railroad Journal, vol. XXV, nº 04, páginas 90 e 91.

Da mesma forma, é recorrente a referência à atuação de união de empresas contra a competição, conforme pode ser observado abaixo:

The interest of your company in this railway is held by its sinking fund, and consists of 9,418 shares of the common, and 2,804 shares of the preferred stock, upon both of which, amounting at par to $614,100. it pays regular dividends of eight per cent, per annum, leaving a surplus which is being appropriated in aid of the construction of the branch line mentioned to the largest of these iron ore deposits, and toward the extension of its own line to the Potomac, at or near Williamsport, Maryland. The Northern Central Railroad extends from Baltimore to Sunbury, Pennsylvania, a distance of 138 miles, and through leases of and contracts with other railway companies it is practically extended to Buffalo, New York. Its control by this company was the result of an unsuccessful effort upon the part of the Baltimore and Ohio Railroad Company to shut up this avenue as a competitor with its own railway for transportation between Baltimore and the West.

(...)

These low charges were continued until a restoration of former rates was desired by those companies, after incurring a heavy loss in their revenues, while the effort increased the prestige of this company by bringing its shorter lines and better facilities more prominently into public notice. After the failure of this attempt the managers of the Erie Company, by means of large sums of money, suddenly realized from a confiding public, in a manner, at least, unworthy of imitation—disregarding the comity which should exist in the relations between individuals or officers of corporations, and in disregard of popular sentiment and public rights—endeavored to arrest a healthy competition for the traffic between the East and West through the control of our connecting lines; and by this means divert business from its natural channels to their circuitous route to the seaboard.

Pennsylvania Railroad, publicada em 27 de fevereiro de 1869, American Railroad Journal, vol. XXV, nº 09, página 232.

No entanto, a mesma empresa que critica as perdas financeiras decorrentes do modelo de competição praticado, relata os benefícios decorrentes do mesmo motivo, com a redução das tarifas de transporte e, consequentemente, do preço final do carvão. O trecho é apresentado a seguir:

Why has this disappointment arisen? It was, of course, originally understood that the Chesapeake and Ohio canal furnished abundant and cheap facilities of transportation for a large portion of Washington county, and that the Cumberland

Valley road, extending also to Hagerstown, was an outlet to Baltimore, through the Northern Central road, and to Philadelphia and New York by the Pennsylvania road, and that, consequently, severe competition would occur ; but that competition has proven greater than anticipated, and so great have been the facilities for transportation for the relatively small business to be obtained that it has been demonstrated that the Baltimore and Ohio Company could conveniently transport in one week all the business that it has been in its power to obtain in the fifteen months elapsed since the opening of the road.

These results have not followed because Washington county is not a great and productive region; nor because there is not a considerable business, but simply because, with the Chesapeake and Ohio canal and two powerful railway companies, prepared for a large business, a capacity of transportation exists immensely beyond any existing or possible requirements for the traffic of that region. The Baltimore and Ohio Company has the satisfaction of having met the wishes of that section of the State. Financially, however, it is proper that the true relations and losses connected with the line should be understood. Another lesson is thus furnished showing that the true policy in building railways is not to construct parallel lines or to furnish additional railways to points whence the business cannot possibly be commensurate with the capital and facilities afforded.

(...)

Another interesting and gratifying result in our community is shown in connection with this low tariff. The increase in consumption of coal by the manufacturing interests of Baltimore is very marked. In an important instance a great manufacturing interest—the Baltimore Smelting Company—is being sustained chiefly, and succeeds because, as against northern competitors, it is supplied with cheap coal, caused by the low rates of tariff of the Baltimore and Ohio Company. The manufacturing interests of Baltimore are constantly increasing, and chiefly because of the great comparative advantages resulting from an abundant supply of this fuel at low prices.

Baltimore and Ohio Railroad, publicada em 23 de abril de 1869, American Railroad Journal, vol. XXV, nº 17, páginas 456 e 457.

Esta mesma dimensão de consequências positivas associadas à competição pode ser observada no trecho a seguir:

It is difficult to avoid language of extravagance in depicting the results to flow from the completion of this great enterprise. Pittsburgh, its western terminus, is surely destined to become the greatest manufacturing City of the Continent. That which has served more than all else to retard its progress, has been the lack of competing Railways Eastward. A late computation of its population reaches 290,000. Here converge from the West, North and Northwest, many of the most important railway lines of the country. It is, to a considerable extent, the head and concentrating point of all the river navigation of the West, besides receiving large tribute from the chain of great Northern Lakes. The growth of her manufactures is rapid almost beyond precedent.

New Jersey Railroads, publicada em 26 de junho de 1869, American Railroad Journal, vol. XXV, nº 26, página 707.

As questões negativas associadas à competição não estariam, entretanto, completamente resolvidas. Conforme é possível observar no trecho a seguir, ainda que com elevação dos ganhos da empresa ferroviária, a competição foi identificada como "brutal". Outra questão que destaco refere-se ao rompimento dos acordos realizados entre ferrovias, por meio do rompimento da "harmonia e comunidade de interesse".

The earnings of the road, for the current year, show a very gratifying; increase of $203.854,40 over the earnings of the preceding year, and are largely in excess of any corresponding period in the history of the company. However, owing to causes that were extraneous and beyond our own control, the results of the year have hardly been commensurate with the vast amount of actual service performed. The prevalence of a most vicious competition at all principal cities at the East during a large portion of the year, for the through traffic, and carried to an extent as to involve a positive loss upon the business done, has seriously depressed the aggregate earnings of our own line, as I dare say it has that of all others. It is to be much regretted that harmony and community of interest between the various lines, furnishing outlets to common points or markets, cannot be more permanently established in these matters, so that these frequent and disastrous conflicts for business might lie avoided.

Toledo, Wabash and Western Railway, publicada em 03 de julho de 1869, American Railroad Journal, vol. XXV, nº 27, página 734.

No entanto, seguindo a perspectiva de abordar a competição a partir de uma perspectiva positiva, no trecho a seguir os executivos da *Michigan Central Railroad* apresentam um olhar completamente renovado quanto à redução do faturamento. Ainda que identifiquem que o crescimento da receita não acompanha o aumento da tonelagem transportada, em virtude da competição, o entendimento interpretado é de que a expansão de oportunidades deveria ser aproveitada juntamente com uma gestão mais eficiente dos custos. Em complemento posterior é possível observar que os acordos entre ferrovias não perdem valor, mas ganham uma perspectiva profundamente diversa à apresentada até então. A nova perspectiva de "harmonia" proposta apoia-se sob uma concepção de eficiência operacional, algo não identificado anteriormente.

The gross business of the year in the amount of tonnage transported, has increased nearly 25 per cent. The reduction of rates, however, resulting from competition, has been such that the revenues of the Company have not increased in the same ratio; and, indeed, it is not desirable that they should. In view of the rapid development of the country, and especially of the progressive and rapid settlements of the West, and vast increase of its productions, depending upon cheap transportation for their value, the great aim of railway companies should be to so perfect their roads and appointments as to transact the immense business of the country at the least possible

expense, and rely upon the volume of business to be done at reasonable rates rather than upon smaller amounts with higher charges.

(...)

They also take pleasure in stating that the relations of the Western roads with the Eastern or Trunk lines, as they have sometimes called themselves, have become greatly improved. They have come to realize that they are not independent roads, but are parts only of great lines extending from Chicago to New York and Boston, and that their interest and prosperity are connected with the interests and prosperity of the whole lines. The days of arbitrary rates by the Eastern portions of the lines have passed by. Hereafter it is believed that the competition will be between the various through lines, and that each part of every line will be content to share the burdens and the benefits resulting from their common interest. The management, therefore, will be more in harmony; the difficulties in the way of business will be much less, and the general results more satisfactory to all parts of the lines.

Michigan Central Railroad, publicada em 17 de julho de 1869, American Railroad Journal, vol. XXV, nº 29, página 790.

Tal perspectiva, contudo, ainda não estava amplamente compartilhada (ou presente na comunicação de outras empresas ferroviárias). Neste sentido, destaco no trecho abaixo o foco em dirimir a competição "ruinosa" por meio de acordos comerciais.

During the past year, although considerable business boss been done between Boston and New York, over our road, yet, by reasons of low fares and low rates of freight, it has yielded but little profit to the corporation. Arrangements have recently been made, leading to the withdrawal of the boats of the Boston, Newport, and New York Steamboat Co., the discontinuance of the Bristol line, and the establishment of a new line over our road, in connection with the boats of the Narragansett Steamship Co. at Newport and Fall River.

The ruinous competition which for the past two years has so injuriously affected all engaged in the business of transportation between Boston and New York will thus hereafter be avoided; and the directors believe that the business is now established upon a sound basis, and confidently expect that the future will show a considerable increase in our New York business at remunerative rates.

Old Colony and Newport Railroad, publicada em 31 de julho de 1869, American Railroad Journal, vol. XXV, nº 31, página 846.

Seguindo a perspectiva dos acordos comerciais fundados para evitar a competição, a matéria abaixo destaca o processo de acordo, detalhando valores, formas de pagamento e setorização da oferta do serviço de transporte.

The lease of the company's road and property, proposed to be made to the Erie Railway Company, approved by the stockholders at their meeting held on the 18th of February last, was not carried into effect, for reasons arising subsequent to that action, which have become generally known, and need not be here repeated. The failure to

execute this lease, and subsequent disagreement as to the terms of division of the rate upon through traffic, for a time interrupted the business of the company and the Erie and the Atlantic and Great Western Railway Companies. Our business relations, however, with these companies, have been since restored by the execution of a contract which took effect on the 1st day of May, a copy of which is submitted with this report. Its chief features are, that, for an annual sum of one hundred and eighty thousand dollars, payable in equal monthly instalments, we grant to the Erie Railway Company, for ten years, the exclusive privilege of our broad gauge track, and a portion of our depot facilities, for their business in connection with oar road, reserving our local business, but withdrawing from competition for New York traffic ; and that, to avoid confusion and unnecessary expense to both parties, this company is to move their trains and cars, and handle such of the freights of the Erie Company as they shall require, on their account and at their expense, the cost of which service, including the cost of furnishing motive power, a fair proportion of the compensation of station agents and clerk hire and of the salary of a joint Superintendent, and other necessary expenses connected with the business, is to be determined in proportion to the comparative wheelage of the two parties, and paid monthly.

(...)

An arrangement has also been made with the Cincinnati, Sandusky and Cleveland Company, by which our road still continues to receive the full local business of that road, we giving in return the business of the Cincinnati, Hamilton and Dayton to all local points on the Cincinnati, Sandusky and Cleveland road, and uniting with them in a through Eastern all rail business. With a view of avoiding an injurious competition between the Dayton and Michigan and the Cincinnati, Sandusky and Cleveland roads, it has been agreed that the business of the Cincinnati, Hamilton and Dayton road shall be sent by the Cincinnati, Sandusky and Cleveland road to and from all places to which the said road, in connection with the Cincinnati, Hamilton and Dayton, forms the whole or part of the shortest all rail railroad line. On the other hand it is agreed that all traffic west of the Sandusky road, including Detroit and Canada, shall not be competed for by the Cincinnati, Sandusky and Cleveland Co., as against the Dayton and Michigan.

Cincinnati, Hamilton and Dayton Railroad, publicada em 30 de outubro de 1869, American Railroad Journal, vol. XXV, nº 44, página 1.210.

Pelo que é possível identificar na construção discursiva associada às empresas ferroviárias, a perspectiva de acordos entre ferrovias se manteria em virtude da ampliação das estradas de ferro e, consequentemente, da competição. Com dados bastante elucidativos, no trecho abaixo a empresa apresenta numericamente o impacto da competição sobre seus negócios, assim como sua expectativa futura.

Though the business of the year has been very satisfactory, it has been maintained under very strong and active competition. With a much heavier tonnage and 20 per cent, more mileage, an increase of 10 per cent, in gross profit has only been realized from the low rates at which much of the work has been done. Roads continue to multiply, by which we shall in the future be variously affected; but the Board are inclined to believe, with the Superintendent, that the present profits of the road may be maintained.

Compared with other contiguous roads, our business in the transportation of cotton has been very encouraging. Whilst other neighboring roads have fallen off largely, the number of bales transported ever our road has only declined 8,336 bales, and that loss has been entirely on cotton from Montgomery. From that point we transported in 1867-8, 12,062 bales, and the last year only 2 903 bales; decrease, 9,169 bales, which more than accounts for the whole decrease. From most other points beyond our terminus, especially the Northwest, we have had a handsome increase. The loss from Montgomery is easily accounted for. It was partly from the short deliveries at that point, but mainly from the control of the Montgomery and West Point Road by rival interests. Where the competition is equal, we may always expect our full share in the transportation of this important staple. Augusta is fast regaining its former popularity as a cotton market, and as an entrepot, its advantages are unrivalled.

Georgia Railroad and Banking Co, publicada em 06 de novembro de 1869, American Railroad Journal, vol. XXV, nº 45, página 1.239.

Concluindo a análise de 1869, identifico alusão ao beneficiamento de algumas empresas ferroviárias, por parte do Estado, em detrimento de outras e, em consequência, da competição. O trecho abaixo destaca tal relação:

The uncertainty of all Railroad investments is much increased by the growing policy of 'State aid" In neighboring States as well as our own. No Railroad built with the capital of the shareholders, to satisfy the real wants of the country, can be long secure against a rivalry and competition, under the patronage of the State. No policy could be more unjust and oppressive than the policy of 'State aid." It is a distinguishing feature in this policy, that the citizen who has built his own enterprize with his own means, it taxed to build up rival enterpriset, by wich his own may be ruined! In other words, he is forced to contribute money for the destruction of his own properly. The effects of this policy are no longer left to theory. Proof is abundant, that roads will be built with little regard to the wants of the public, if men can organize and build them at the expense of the State. Hence, vast amounts of capital are wasted that might have been better employed — too apt to be followed by loss of credit, and the bankruptcy of the State, and general financial paralysis! Our Road has suffered, and will suffer, perhaps, more from the effects of this pernicious policy in a neighboring State than in our own; though to some extent, we shall suffer in both. The Board may, perhaps, however, safely repeat the remarks made in the last annual report.

(...) (Fala do diretor)

Surrounded by so many difficulties, and increased and increasing competition, any strong and decided opinion upon the future would be hazardous, but with the advantage of the flourishing city of Atlanta as a terminus, and the business which still remains to us, and will continue to remain to us beyond competition, a strong hope his entertained by the Board that the Stockholders will continue to enjoy dividends equal to that of the past year.

Atlanta and West Point Railroad, publicada em 25 de dezembro de 1869, American Railroad Journal, vol. XXV, nº 52, página 1.435.

Seguindo análise das construções discursivas associadas ao conceito de competição entre o final da Guerra de Secessão e o término da construção da

Transcontinental Pacific Railroad, apresento a síntese associada às empresas ferroviárias. Assim, ainda que muitas matérias publicadas no período reforcem a perspectiva negativa relacionada ao conceito de competição, mantendo a perspectiva das análises anteriores (análise dos fatores de proposição, apoiada nos aspectos sintáticos que acompanham e caracterizam o conceito), destaco algumas abordagens discursivas associadas ao conceito não identificadas anteriormente.

Tendo sua interpretação inserida na análise da coerência textual, a estas se associam o que denominei de perspectiva da competição negativa de consequências positivas. A concepção associada à coerência textual se deve ao fato de que a associação das consequências positivas não foi apresentada por nenhuma adjetivação utilizada para este fim. Neste sentido, chamo atenção para a denominação a respeito da classificação. Com essa pretendo destacar o fato de que, ainda que a competição fosse um fator a ser controlado e contornado por estas organizações, sua existência também haveria proporcionado possibilidades de ganhos financeiros, de eficiência e aprendizados sobre a operação. Conforme observado anteriormente, foi no ano de 1868 a primeira referência entre empresas ferroviárias que pode ser considerada de consequência positiva quanto à competição. E ainda que não tenham sido identificadas muitas ocorrências deste tipo, vale destaque para o fato de que as 4 se concentram no período entre 1868 e 1869.

No que se refere ao sentido implícito à construção discursiva exposta, além dos fatores já destacados anteriormente, associados à perspectiva negativa sobre a competição, ressalto uma nova visão emergente. Assim, associado à perspectiva das consequências positivas associadas à competição, estaria implicitamente apresentada a concepção de que a competição é ruim para os negócios. No entanto, uma vez que esta se apresente, em algum sentido, inevitável, sua ocorrência pode proporcionar novas formas de operação e ganhos associados à sua dinâmica.

Dando continuidade à análise discursiva orientada a atender o segundo objetivo específico, na próxima subseção apresento análise detalhando as concepções relacionadas à imprensa.

4.3.2 Análise discursiva relacionada às concepções sobre competição entre representantes da imprensa entre o final da Guerra de Secessão e a conclusão da *Transcontinental Pacific Railroad*.

Naquilo que se refere à perspectiva da imprensa quanto ao conceito de competição no período entre a Guerra de Secessão e a conclusão da construção da *Transcontinental Pacific Railroad*, foram identificadas e analisadas 14 matérias jornalísticas publicadas no *American Railroad Journal,* apresentadas a seguir.

A este respeito, o trecho a seguir traz uma referência à perspectiva afirmativa da competição, associada ao caráter externo (global), neste caso associado à construção da *Transcontinental Pacific Railroad*. À esta perspectiva competitiva é associada, pela primeira vez, a dimensão de "supremacia" frente aos demais países do Pacífico, uma vez que no trecho a seguir é lastimada a ausência de projetos deste porte voltados para o Atlântico.

> *Still it is admitted that when our Union Pacific Railway is finished competition with the American routes will be almost impossible. It is a great pity that while we are thus likely to take the lead in the Pacific, we are doing nothing on the Atlantic. (...)*
>
> *We have made a beginning, however, on the Pacific, our Union Railway is in progress, and on one ocean at least our flag will wave with an undisputed commercial supremacy.*
>
> *Steam Navigation in the Pacific and Eise - where, publicada em 14 de outubro de 1865, American Railroad Journal, vol. XXI, nº 41, página 977.*

Cabe destaque, entretanto à matéria apresentada no dia 21 de outubro de 1865. Neste, a construção argumentativa se apoia em uma perspectiva de sucesso, baseado não somente na qualidade gerencial da empresa em constituição, mas também sob uma perspectiva de criação de "competição saudável". Ainda que não haja qualquer menção ao que tal modelo competitivo representaria, algumas interpretações apresentam-se possíveis. A primeira pode ser relacionada à qualidade dos executivos incorporados à ferrovia, aspecto destacado no início do texto. Outra possibilidade pode referir-se à expansão da malha ferroviária por um local pouco explorado. De qualquer forma, destaco que não identifiquei tal abordagem relativa à competição, neste recorte analítico.

A new express company, known as the National Bankers' Express, with a capital stock of ten millions of dollars, has just completed its organization. Among the list of trustees we observe the names of prominent business men in this city, Philadelphia, Boston, Portland, Albany, Buffalo, Syracuse, Rochester, Detroit, Pittsburg, Baltimore, Norfolk, Cleveland, Chicago, Milwaukee, St. Paul, St. Louis, &c.—all of which will secure the enterprise a good degree of local support Iron the outset. The officers are: Edward B. Judson of Syracuse, President; Thomas B. Fitch, of Syracuse, Vice President ; Dudley P. Phelps of Ibis city. Treasurer; Alfred Wilkinson of Syracuse, Secretary; and Charles B. Sedgwick of this city Attorney.

The formation of this company will be beneficial to the railroad interests of the North and West, in which they propose chiefly to operate. It will at once create something like a healthy competition, where heretofore scarcely anything of the kind existed, with exceptions of the large cities and a few of the more prominent points in communication with them. Henceforth at least two active rival interests will be found competing, not only for the express business offered by the public, but the vehicles run by railroad companies.

Railroads and Express Business, publicada em 21 de outubro de 1865, American Railroad Journal, vol. XXI, nº 42, página 995.

Contrariamente, é possível observar no trecho a seguir (assim como em outros à frente), a perspectiva negativa relacionada à competição (neste caso "imprudente e prejudicial"), permanece presente. Novamente, a solução apresentada pauta-se na constituição de acordos entre concorrentes.

The long continued, unwise and injurious competition which existed between the Galena and the Northwestern Railroads at their several points of contact, and which seemed to be chronic, and cot likely to terminate, and which induced the companies to give too much of their time and attention to the control or construction of inferior, rival and illegitimate lines, naturally gave rise to proposals for the combination of these lines as the only certain and permanent remedy for the loss of earnings and increase of expenses resulting from the senseless but apparently unavoidable competition which existed.

Chicago and Nortthwestern Railway, publicada em 25 de novembro de 1865, American Railroad Journal, vol. XXI, nº 47, página 1.121.

A perspectiva afirmativa da competição volta a ser defendida na primeira edição do jornal no ano de 1866. Com maior detalhamento e intensidade argumentativa, a matéria é posicionada em favor da ampliação da presença comercial dos Estados Unidos internacionalmente, a partir de princípios liberais. A este respeito merecem destaque as combinações e monopólios para cobrança de preços elevados, praticados internamente, não levariam à verdadeira "riqueza". Ressalto ainda uma nova referência ao poderio comercial (e possivelmente militar) da Inglaterra é realizado, destacando seu poder de "influenciar o mundo".

We notice that public attention is turning very rapidly to the consideration of our commercial interests. The Pittsburg Chronicle, which we might suppose to be mainly in Western interests, takes a broad view of the subject, and in a late perspicuously written article, says openly of our foreign commerce, especially that with the South American States; 'we need broader views and greater energy in this department than we have."We agree with the Chronicle in this. We want much larger views in regard to our trade with other nations than have prevailed for some time past. We have as much skill, as much enterprise, more energy than almost any modern nation; and until recently were successful competitors for the trade of the world. But at present, we are falling behind hand rapidly.

(...) Surely something ought to be done to change this aspect of our affairs. With regard to South America, we are their nearest neighbors and the most natural friends; and yet with them we are doing little or no business. The truth is, our government has for many years past been so absorbed with local and interior politics that it has neglected our foreign interests. The management of parties at home has occupied too much of our attention; we are working along under obsolete treaties and conventions, neglecting our foreign mails, and leaving our merchants and shippers to grope along in the dark, or to run foul of regulations and restrictions which almost amount to non-intercourse. On the other hand, the British Government, with an eye that never sleeps, and a patience that never tires, is continually exploring every distant shore, and conciliating every interest, however remote, by which trade may be secured. Looking with complacency on all the difficulties of other nations, in fact rather pleased with them than otherwise, it is ever ready to send its ships and mariners to any port, open or blockaded, it makes no difference, where its industry and manufactures may secure an outlet and a profit. Thus it supports its great artificial fabric, keeps its much taxed and hard working people in good heart, piles up its wealth in ingots and influences the world.

(...)

It is of small advantage for us to get rich out of each other by speculations, high prices, monopolies and combinations, we want to accumulate means by an open and manly contest with the people of other countries, and to deal in the standard values of the world. Profits made in paper, out of each other, are fallacious, ephemeral, and unsound. It is by commercial exchanges on a liberal scale that we should touch substantial advantages and secure a solid basis. The Pittsburg Chronicle, alluding to the conduct of England, says "her deficiencies are made good by energy."with a greater debt, no greater population, less territory and fewer advantages than we have. ' She extends her commerce in every direction, and therein gives support to her manufacturers, interest to her capital and enables her debt to be borne with less trouble by her people. The same opportunities for similar conduct, with equal or greater returns, and less outlay, are at our doors.

The Interests of Commerce (relação com matéria do The Pittsburg Chronicle), publicada em 06 de janeiro de 1866, American Railroad Journal, vol. XXII, nº 11, página 03.

Esta perspectiva sobre competição recebe um caráter expansionista em uma publicação de 24 de março de 1866. Neste, é possível identificar uma clara concepção

colonialista, decorrente da ausência de “um mercado estrangeiro para chamar de nosso”, sendo obrigatória a concorrência com outras nações.

So that we see before us certain consequences of a most unpleasing character, which it is wise in us to consider and examine. At present we have nothing in our foreign trade, to give us any equivalent advantage for our excessive imports. We have no foreign market that we can call our own except it be in cotton; everything else has competition to encounter and low prices. We have been able to get rid of a large amount of our Government securities, and in this way keep up our remittances to the balances due abroad, but this system cannot be kept up forever; nor would it be desirable that it should be.

The Interests of Commerce, publicada em 24 de março de 1866, American Railroad Journal, vol. XXII, nº 12, página 293.

No início do ano de 1867 foi possível observar a retomada dos problemas associados à competição, destacando as vantagens do comércio internacional, conforme destacado a seguir:

Yet until about six months ago, the tariffs of through rates especially, was, at best, a mere guide, habitually disregarded wherever the obtaining of business reinjured it, and often a mere cheat as against competing lines of transportation, and observed only with the small, the liberal and the uninitiated shipper. The through rates, in fact, to a great extent varied with each shipment, their amount being determined by "dicker and bargain" between the road agent and the shipper, and depending upon the vigor of competition and shrewdness and persistency of the merchant. The departure from the established tariffs known among carriers as "cutting of rates," and has been carried to such an extent, that in trough business, that upon which the charge is pro-rated among the connecting lines, the amount actually received for carriage for each road, as stated by some of the witnesses, scarcely paid in some cases, the cost of unloading the freight (...)

To these motives of interest in obtaining through business by the several roads, is to be added the convenience and ambition of railroad officers. The through trade, with its greater distance of carriage and larger bills, imposes less labor, and its wider movement and heavier capital confers greater distinction than the local trade. Out of these circumstances has sprung a competition that, regulated by no law, and restrained by no direct private interest, or personal obligations, in spite of freight conventions, and agreed tariffs among the several roads, have carried rates down at times, to a point that would make the through trade productive of continual loss.

The Management of Ohio Railroads, publicada em 23 de fevereiro de 1867, American Railroad Journal, vol. XXIII, nº 08, página 176.

O reforço aos acordos contra a competição também permanece em destaque, com grande detalhamento das ações para suprimir a competição (ou os males desta). No trecho abaixo é possível observar aspectos específicos dos acordos firmados entre as ferrovias, inclusive partindo da perspectiva de uma “concorrência desnecessária”.

The use of the tracks granted to the Dayton and Eastern Railroad Company, is limited and restricted by certain conditions, of which the following are the most material:

3. Each party is prohibited from competing with the other, to points local to them respectively, or reached over other roads with which they have established connections, and the rates of freight from Cincinnati or Dayton to Toledo and Sandusky, and vice versa, to be the same.

(...)

It secures two great objects: 1st, To the Sandusky road and its connections, now or hereafter formed, the benefits of an independent entrance to Cincinnati, with all the advantages that secures for it a through line to the North and East, free to compete with all its rivals for public favor without the enormous and unremunerating outlay that would be required to construct a separate road from Dayton to Cincinnati.

(...)

When they do the capital to meet the demand will be attracted by the certainty of remuneration. Any experiment in that direction now might promote certain local interests, but it would be at the expense of those who invested in a road that could pay no dividend, with great injury to the interests of others in existing Investments, that might and would be greatly injured by the unnecessary competition.

The Cincinnati, Hamilton and Dayton and Dayton and Eastern Railroads (texto relacionado a conteúdo do Cinncinnatti Gazette), publicada em 23 de março de 1867, American Railroad Journal, vol. XXIII, nº 12, página 289.

Novo reforço à consolidação das ferrovias é realizado em matéria publicada em 20 de abril de 1867. Em formato de resposta, o jornal publica em sua primeira página texto de Charles A. Trowbridge defendendo a necessidade de consolidação de empresas ferroviárias, inclusive com apoio do poder legislativo local, frente ao risco de falência das organizações. Trechos relacionados ao termo competição seguem abaixo:

The first considerable consolidation of several short railroads in this country into one line occurred in the State of New York some fifteen years since, when six (I think) short roads were united by law under the title of the "New York Central Railroad Company."

(...)

After looking minutely into their affairs, he saw that bankruptcy of all concerned (except the first mortgage bondholders) was inevitable. He then suggested that a new company should be organized under a charter to be obtained from the four States through which the roads ran—with perhaps the same name (slightly changed)—and that the whole management should be put under one efficient head.

(...)

Other instances of the benefits of this kind of consolidation might be adduced, but I think the cases mentioned are sufficient to show the great advantages which result from such combinations as regards uniting the roads before mentioned under one management, I am clearly of the opinion, on account of their peculiar situation, forming

as they do the only inland line from Norfolk to the Southwest, it would be very much to their advantage to consolidate with as little delay as possible.

(...)

It really seems to me, if the owners of the roads you have mentioned and your Legislature are wise, they will at once take the necessary steps to put themselves in such a strong position as will certainly ensure the consummation of the objects you have indicated.

The Proposed Railway Consolidation (resposta à questão por Charles A. Trowbridge), publicada em 20 de abril de 1867, American Railroad Journal, vol. XXIII, nº 16, páginas 365 e 366.

Uma nova indicação relacionada à capacidade de competição internacional e reafirmação da capacidade estadunidense é identificável em matéria publicada sobre uma feira de locomotivas (a seguir), realizada em Paris. O fato do jurado ser inglês e ter premiado a locomotiva estadunidense retorna positivamente quanto ao seu caráter, a partir da relação competitiva entre Estados Unidos e Inglaterra, ao menos na percepção do jornal.

His arguments were so convincing that the other jurors gave way and awarded the gold medal to the "America."This is a great triumph, and it has been achieved through the intelligence and honesty of the English juror. Unfortunately I have not his name, but he is thoroughly conversant with American railways and American engineering, and though his own country is one of the largest competitors, he has been strenuous for justice and has succeeded in obtaining it for the United States.

Paris Exposition — Locomotive "America" (reprodução de texto do Boston Journal), publicada em 18 de maio de 1867, American Railroad Journal, vol. XXIII, nº 20, página 482.

Apesar das citações realizadas até então, destaco o trecho apresentado abaixo. Neste, é feita ampla defesa à competição a partir da perspectiva da ideologia liberal, apoiada sobre a livre concorrência. Chama atenção inclusive a afirmação de que "o privilégio exclusivo nas rodovias do comércio é o arranjo mais odioso e ofensivo possível de ser concebido e, quando rastreado aos seus resultados uniformes, o mais paralisante e prejudicial". No entanto, apesar de defender a redução do frete dentro do que for possível numa realidade de livre competição (em oposição ao monopólio), é feita a ressalva da "absoluta necessidade". Possivelmente a ressalva à necessidade se adequa à consolidação ferroviária proposta anteriormente, alinhada à expansão ferroviária, fundamental para competir internacionalmente com outras nações.

We do not precisely agree with our contemporary of the London Railway News, wherein he declares, in connection with his admiration of the plan for cheap freight railways under the Congressional Bills, that the proposal is a "bold and the railway on a

democratic footing is neither bold nor novel. It is only American. It is simply going back to the principles that underlie the Canal State System of New York, which was inaugurated by the most eminent Statesmen and political economists that America has produced It is in entire accordance with the principles that were originally engrafted on the charters for railway enterprises in Massachusetts. The proposal to open the railway to free competition in transportation merely indicates a return to the simple principles of common justice and good sense.

It may be assumed, as an undeniable proposition, that neither the rights nor interests of the people will be guarded or protected until the railway is operated on the Equal Rights plan. Exclusive privilege on the highways of commerce is the most odious and offensive arrangement possible to be conceived, and when traced to its uniform results, the most paralyzing and injurious. There is no excuse for it, unless such excuse can be found in absolute necessity. When it can be demonstrated that tenfold freight power can be added to the present work of the railway, and freights, by a combination of economic incidents may be reduced to one-third of present charges, it does not speak well fur the monopoly principle in transportation. Our railway management is now brought face to face with the popular requirement of doing much more work for a much less price per ton. Unless this is accomplished without unreasonable delay we are confident, that, on the great natural freight routes, present managers will be obliged to leave the track.

Democratizing the Railway, publicada em 26 de outubro de 1867, American Railroad Journal, vol. XXIII, nº 43, página 1.013.

Tal argumento parecia relacionar-se com a dimensão prevista pela publicação, uma vez que tal a perspectiva de consolidação contra competição é reafirmada na primeira publicação realizada pelo jornal no ano de 1868. Conforme apresentado abaixo, a consolidação se apresentaria como ação mais "sagaz e prudente" a ser realizada pelos executivos das empresas ferroviárias.

Railroad consolidation, based upon air lines and lines grades, appears to be the policy of the most sagacious and prudent managers and directors; but this consolidation is for the present confined to the Western connections of New York, Philadelphia and Baltimore.

Southern Railroad Connections, publicada em 28 de março de 1868, American Railroad Journal, vol. XXIV, nº 13, página 293.

Novamente, em 19 de dezembro, são apresentados argumentos em favor da consolidação ferroviária. Desta vez, tal perspectiva é complementada com o ponto de vista de "grande importância" para possibilidade de composição de uma "gigantesca corporação". O texto é apresentado abaixo:

At a meeting of the leading officers of the Pennsylvania railroad and Pittsburg, Fort Wayne and Chicago Railway Companies, held on Friday last in Philadelphia, arrangements were made whereby the latter company passes under the management of

and is consolidated with the former corporation. Negotiations for the consolidation of these great railway arteries have been pending many months, and it is given out that the final agreement reached affords the liveliest satisfaction to the managers of both roads. By the consolidation effected the Pittsburg, Fort Wayne and Chicago and Pittsburg, Cincinnati and St. Louis Railroads are united with the Pennsylvania Railroad, which will have control of more than a thousand miles of railway, and property approximating three hundred millions of dollars. This movement is one of vast importance, and betokens the shrewdness of those at the head of the gigantic corporation of our State. The consolidation will afford almost direct connection with the roads leading to the Pacific roast now being constructed, and gives the Pennsylvania Company new and vast, fields for profit from freight and passenger traffic.

Railroad Consolidation (reprodução de matéria do Pittsburg Gazette), publicada em 19 de dezembro de 1868, American Railroad Journal, vol. XXIV, nº 51, página 1.257.

No ano de 1869, a primeira publicação relacionada à competição refere-se à diferença que os cuidados com a segurança deveriam gerar na competição entre ferrovias. O trecho em destaque é apresentado à seguir:

In concluding to use these screws, the President shrewdly argued that in his opinion the safety of life and property on the railroads of this country was beginning to occupy a large and growing place in the public mind, and in cases where competition was any way active that the road offering the best assurance of security would have greatly the advantage, therefore he wisely concluded to use none but the best and most approved materials—hence the use of the screw spikes with so much

Permanent Way, publicada em 20 de novembro de 1869, American Railroad Journal, vol. XXV, nº 47, página 1.296.

Na sequência, entretanto, é destacado o aspecto negativo da competição, neste trecho diretamente associado à remuneração dos títulos ferroviários adquiridos por investidores.

We do not consider this fear well grounded, however. The purchase of Government bonds for the sinking fund is constantly throwing large sums of money on the market to seek investment, and the inducements offered by the railroad companies for the purchase of their interest-bearing bonds, is attracting a considerable share of this unemployed capital. There is more reason to fear that the active competition among the agents of rival enterprises has led, in some instances, to unwarranted statements and extravagant promises concerning the prospective business and earnings of certain roads now in contemplation or already building ; but the purchaser finds his best guaranty in the character and reputation of the agent, as no house of good standing would lend its name and influence in support of any false or exaggerated statement made in the name of the company whose bonds it is negotiating.

Railroad Progress of tbe Country, publicada em 25 de dezembro de 1869, American Railroad Journal, vol. XXV, nº 52, página 1.433.

Desta forma, a partir dos pontos apresentados quanto à perspectiva da imprensa relacionada à competição das ferrovias, apresento síntese das concepções referentes ao período em análise. Do ponto de vista dos fatores de proposição relacionados ao conceito de competição é possível observar as mesmas estruturas anteriores, que reforçam o caráter negativo da competição. A esta foram associadas adjetivações como "ruinosa", "imprudente" e "prejudicial". Destaco, entretanto, em dois momentos a referência à uma "competição saudável" e uma "competição livre", que destoaram da grande maioria das abordagens associadas à competição publicadas no período e não se apresentam amplamente detalhadas na publicação.

No que se refere à coerência textual, observo que emergem novas concepções associadas, desta vez, à perspectiva afirmativa da competição. A este respeito destaco a emergência de argumentos textuais contundentes quanto a tal perspectiva, destacando, inclusive, ações de cunho colonialista. Associado a tal noção destaco a ênfase em ações expansionistas, demonstração de força e de enfrentamento à outras nações pelo acesso privilegiado a mercados. No que se refere aos trechos associados à "competição saudável" e "livre competição", destaco uma coerência textual próxima a perspectiva positiva, identificada em período anterior à Guerra de Secessão. Em outras palavras, identifico nos textos que, ao menos a princípio reforçam a necessidade de uma competição apoiada sobre os preceitos da ideologia liberal, a partir de uma perspectiva de "seleção natural" para boa manutenção do mercado e avanço econômico e social.

Ainda que as duas compreensões associadas ao conceito de competição possam parecer contraditórias, uma análise aprofundada revela questões subentendidas no texto, que somente o conjunto de construções discursivas contextualizadas proporcionam revelar. Assim como na subseção 4.2.2, é possível identificar que a perspectiva positiva da competição é apresentada pela imprensa apenas no âmbito local (ou regional) da disputa entre empresas ferroviárias, ao passo que a perspectiva afirmativa da competição é apresentada nas questões de cunho internacional, na disputa com outros países. Desta forma, a constituição da perspectiva positiva se apresentaria como meio para atingir a possibilidade de atuar com robustez frente outras economias nacionais. Dito de outra forma, a partir dos preceitos da ideologia liberal, a ocorrência de livre competição no âmbito regional proporcionaria a "vitória do mais forte", pelo que era identificado como "seleção natural" dos negócios. O triunfo de determinada organização, ou grupo consolidado destas, significaria, também, o estabelecimento do

protagonista (ou protagonistas) de maior capacidade de enfrentamento diante da disputa por mercados internacionalmente. Associado s tal percepção ressalto que, ainda que em nenhum dos trechos em análise a competição estadunidense em nível internacional dependesse da ação direta das ferrovias no exterior, a argumentação da imprensa associada a tal possibilidade de competição internacional dava grande destaque à constituição da rede ferroviária nacional e das organizações responsáveis por operá-la.

No sentido de dar prosseguimento à análise, a seguir serão detalhadas as concepções quanto ao conceito de competição relacionada a representantes do governo, no período em destaque.

4.3.3 Análise discursiva relacionada às concepções sobre competição entre representantes do governo entre o final da Guerra de Secessão e a conclusão da *Transcontinental Pacific Railroad*.

A perspectiva governamental presente no periódico em questão não traz grande número de matérias no jornal em análise. A respeito deste ator social, identifiquei somente uma matéria relacionada à competição no âmbito das empresas ferroviárias. No que se relaciona a este (apresentado a seguir) destaco que, em 1869 foi realizada a publicação de um Ato do Estado de Nova York determinando as regras para consolidação de empresas ferroviárias no ato da criação da *New York Railroad*. Observo, na seção 9, as restrições para evitar acordos que impossibilitem a competição, uma vez que o Ato não permite consolidação de estradas de ferro paralelas. Da mesma forma, ainda que com menor especificidade e gestão estatal, na seção 7 é destacado o reforço a coibir aumentos nas taxas de transporte em virtude da consolidação. Para maior detalhamento, o Ato segue abaixo:

Section 1. It shall and may be lawful for any railroad company or other corporation organized under the laws of this State, or of this Stale and any other State, and operating a railroad or bridge, either wholly within or partly within and partly without this State, to merge and consolidate its capital stock, franchises, and property of any other railroad company or companies organized under the laws of this State, or under the laws of this State and any other State, or under the laws of any other State or States, whenever the two or more railroads of the companies or corporations so to be consolidated shall or may form a continuous line of railroad with each other, or by the means of an intervening bridge or ferry.

Sec. 2. Said consolidation shall be made under the conditions, provisions, and restrictions, and with the powers hereinafter in this act mentioned and contained, that is to say : 1. The directors of the railroad companies proposing to consolidate may enter into a joint agreement, under the corporation seal of each company, for the consolidation of said companies and railroads, and prescribing the terms and conditions thereof, the made of carrying the same into effect, the name of the new corporation, the number and names of the directors and other officers thereof, and who shall be the first directors and officers, and their places of residence, the number of shares of the capital stock, the amount or par value of each share, and the manner of converting the capital stock of each of the aid companies into that of the new corporation, and how and when directors and officers shall be chosen, with such other details as they shall deem necessary to perfect such new organization and the consolidation of said companies or railroads. 2. Said agreement shall be submitted to the stockholders of each of the said companies or corporations at a meeting thereof called separately for the purpose of taking the same into consideration ; due notice of the time and place of holding said meeting, and the object thereof, shall be given by each company to its stockholders by written or printed notices addressed to each of the persons in whose names the capital stock of such company stands on the books thereof, and delivered to such persona respectively or sent to them by mail, when their post office address is known to the company, at least thirty days before the time of holding such meeting, and also by a general notice published drily for at least four weeks in some newspaper printed in the city, town or county where such company has its principal office or place of business ; and at the said meeting of stockholders the agreement of the said directors shall be considered, and a vote by ballot taken for the adoption or rejection of the same, each share entitling the holder thereof to one vote and said ballots shall be cast in person or by proxy, and if two-thirds of all the votes of all the stockholders shall be for the adoption of said agreement, then that fact shall be certified thereon by the secretaries of the respective companies under the seal thereof, and the agreement so adopted, or a certified copy thereof, shall be filed in the office of the Secretary of State, and shall from thence be deemed and taken to be the agreement and act of consolidation of the said companies ; and a copy of the said agreement and act of consolidation, duly certified by the Secretary of State under his official al, shall be evidence in all Courts and places of existence of said new corporation, and that the foregoing provisions of this act have been fully observed and complied with.

Sec. 3. Upon making and perfecting such agreement and act of consolidation as herein before provided, and filing the same or a copy thereof in the office of the Secretary of State as aforesaid, the said corporation parties thereto shall be deemed and taken to be one corporation by the name provided in said agreement and act; but such act of consolidation shall not release such new corporation from any of the restrictions, disabilities or duties of the several corporations so consolidated, bat nothing in this act contained shall allow any rate of fare t r way passengers greater than two cents per mile to be charged or taken over the track or tracks of that railroad now known as the New York Central Railroad Company, and the rate of fare for way passengers over the track or tracks now operated by the said New York Central Railroad Company shall continue to be two cents per mile, and no more, wherever it is now restricted to that rate of fare, but nothing herein contained shall apply to street railroads.

Sec. 4. Upon the consummation of said act of consolidation, as aforesaid, all and singular the rights, privileges, exemptions and franchises of each of said corporations parties to the same, and all the property, real, personal and mixed, and all

debts due on whatever account to either of said corporations, as well as all stock subscriptions

and other things in action belonging to either of said corporations, shall be taken and deemed to be transferred to and vested in such new corporation, without further act or deed; and all claims, demand, property, rights of way, and every other interest, shall be as effectually the property of the new corporation as they were of the former corporations, parties to the said agreement and act; and the title to all real estate, taken by deed or otherwise, under the laws of this State, vested in either of such corporations, parties to said agreement and act, shall not be deemed to revert or be in any way impaired by reason of this act, or anything done by virtue thereof, but shall be vested in the new corporation by virtue thereof, but shall be vested in the new corporation by virtue of such act of consolidation.

Sec. 5. The rights of all creditors of and all liens upon the property of either of said corporation parties to said agreement and act shall be preserved unimpaired, and the respective corporations shall be deemed to continue in existence to preserve the same, and all debts and liabilities incurred by either of said corporations except mortgages, and duties of either of said corporations shall thenceforth attach to such new corporation, and be enforced against it and its property to the same extent as if said debts, liabilities and duties had been incurred or contracted by it. No suit, action or other proceeding now pending before any court or tribunal, in which either of said railroad companies is a party, shall be deemed to have been abated or been discontinued by the agreement and act of consolidation as aforesaid, but the same may be conducted in the name of the existing corporations to final judgment, or such new corporation may be, by order of the Court, on motion, substituted as a party. Suits may be brought and maintained against such new corporation in the Courts of this State, for ail causes of action, in the same manner as against other railroad corporations therein.

Sec. 6. The real estate of such new corporation, situate within this State, shall be assessed and taxed in the several towns and cities where the same shall be situated in like manner as the real estate of other railroad corporations is, or may be taxed and assessed, and such proportion of the capital stock and personal property of such new corporation shall in like manner and assessed and taxed in this State, as the number of miles of its railroad situate in this State bears to the number of miles of its railroad situate in the other State or Slates.

Sec. 7. Nothing in this act contained shall be so construed as to allow such consolidated company to charge a higher rate of fare per passenger per mile for any part or portion of such consolidated line than is now allowed by law to be charged by each existing company respectively; nor shall this act apply to street railroads, and nothing in this act contained shall be so construed as to effect and impair in any way the validity of any contract now existing between the Buffalo and State Line Railroad Company and the New York Railway Company.

Sec. 8. All the provisions of the act entitled "An act to authorize the formation of railroad corporations, and to regulate the same,"passed April 2, 1850, and of the several acts amendatory thereof or in addition thereto, shall be applicable to the new corporation so to be formed as aforesaid so far as the same are now applicable to the railroad companies of this State, which may be consolidated with any other companies by virtue of this act.

Sec. 9. No companies or corporations of this State, whose railroad run on parallel or competing lines, shall be authorized by this act to merge or consolidate.

Sec, 10. This act shall take effect immediately.

New York Railroad Consolidation Act, publicada em 15 de maio de 1869, American Railroad Journal, vol. XXV, nº 20, página 562.

Assim, no que se refere à autorização estatal para consolidação de empresas ferroviárias, identifico a atuação dos representantes do Estado no sentido tanto de proporcionar a consolidação de empresas ferroviárias (algo amplamente presente na análise textual de outros atores sociais), quanto de tentar restringir ações de consolidação que inviabilizem completamente a competição e o aumento das taxas de transporte. A partir do trecho exposto não é possível realizar grande aprofundamento da análise, entretanto, cabe o destaque à ação estatal no sentido de estabelecer regras e parâmetros bastante específicos. Tal preocupação evidenciaria, na esfera da pressuposição, as críticas às práticas de consolidação de empresas, restrição da competição e monopolização da operação com controle da cobrança das taxas de transporte. A partir destas considerações, ficaria evidente o papel estatal (ao menos de um dos Estados que compõe a União) contrário às práticas das empresas ferroviárias. No entanto, emergem também as restrições a que os representantes do Estado estariam submetidos frente aos interesses ferroviárias, uma vez que mesmo inserindo uma limitação à consolidação de empresas concorrentes (estradas de ferro paralelas), o Ato não deixa totalmente claro as restrições ou orientações relativas à cobrança das taxas de transporte, após a consolidação. Assim, de forma geral, no que se refere à perspectiva de competição relacionada ao discurso estatal apresentado (destacadas aqui todas as limitações já observadas) é possível interpretar que se relaciona à perspectiva positiva da competição. A esta percepção referem-se os aspectos já mencionados de ação para restringir consolidação que inviabilize completamente a concorrência, assim como indicativo contrário ao aumento das tarifas.

Considerado finalizadas as percepções relacionadas ao conceito de competição em cada um dos atores sociais identificados, observo ser possível realizar a síntese das concepções quanto ao conceito de competição em período posterior à Guerra de Secessão, até a conclusão da *Transcontinental Pacific Railroad,* que atende ao terceiro objetivo específico.

4.3.4 Síntese das análises discursivas ou as concepções sobre a competição ferroviária no período entre o final da Guerra de Secessão e a conclusão da *Transcontinental Pacific Railroad*.

Finalizando esta seção, onde me dedico a atender o terceiro objetivo específico desta tese, apresento nesta subseção a síntese discursiva relacionada ao conceito de competição, no período entre o fim da Guerra de Secessão e a conclusão da *Transcontinental Pacific Railroad*. Com base nos documentos selecionados para composição do *corpus* de pesquisa, no período em questão houve maior frequência de publicações relacionada às empresas ferroviárias, com grande alinhamento argumentativo à perspectiva apresentada pela imprensa, assim como pelos representantes do (ou de um) Estado.

Assim, da mesma forma como destacado na análise do segundo objetivo específico, permanecem identificáveis diferentes perspectivas relacionadas ao conceito de competição, necessariamente atreladas a delimitações específicas. Naquilo que se refere ao conceito de competição inserido em um recorte espacial mais restrito (local) a análise demonstrou a manutenção da perspectiva negativa da competição, com reforço de intensa adjetivação depreciativa da ação e construções de coerência textual direcionada a demonstrar os males e riscos associados à competição entre ferrovias. Ainda apoiadas sob a mesma perspectiva negativa, apresentaram-se intensificadas as ações para acordos e consolidação entre empresas ferroviárias. Mesmo com a identificação de uma ação estatal para limitação do processo de consolidação ferroviária, apoiada sobre uma perspectiva positiva quanto ao conceito de competição, sua elaboração reforça a contundência e intensidade das ações compartilhadas para atuar contra a mesma, indicando aspectos da prática contemporânea ao texto.

Emerge, entretanto, dos discursos empresariais, uma nova concepção quanto ao conceito de competição, ainda que somente ao final do período em análise. Ao que eu denominei de perspectiva da competição de consequências positivas, ainda que as referências não tenham sido representativas do ponto de vista numérico, a perspectiva e simbolismo associado podem representar efetiva e profunda mudança quanto ao entendimento relativo ao conceito, no momento seguinte ao que se refere esta pesquisa. Como destacado anteriormente, tal concepção não significa dizer que a competição seria percebida de maneira positiva, mas, ao contrário, teria caráter iminentemente negativo. Entretanto, considerada em algum sentido inevitável, oportunidades e ganhos associados poderiam apresentar-se. A partir desta perspectiva de ganhos decorrentes da ação competitiva seria possível associar à constituição teórica de Smith (1976), quanto a importância da competição

Também a partir de um ponto de vista inevitabilidade da competição se configura sua perspectiva afirmativa, direcionada para sua dimensão internacional (global). Ainda que identificado apenas na construção discursiva relativa à imprensa, o aumento da intensidade na disputa por mercados externos e a relação de dependência com a expansão e fortalecimento do setor ferroviário estadunidense demonstrou destacada sintonia com a perspectiva local da competição. Assim, a partir das análises realizadas, destaco que a justificativa para a construção argumentativa relacionada ao fortalecimento e unificação de empresas ferroviárias apoiar-se-ia na necessidade de ampliar a presença estadunidense e a capacidade de enfrentamento de outras nações por mercados internacionais.

A constituição de tal elaboração parece estar vinculada à perspectiva da Escola Clássica da Economia, no que se refere ao papel da concorrência na sociedade capitalista. No que se refere às concepções de tal escola, conforme destacado na seção 2.1, as leis econômicas seriam manifestações de ordem natural, tendo a competição como força de renovação e avanço social (GASTALDI, 2005; BACIC, 2011), marcadamente determinadas pela "mão invisível" do mercado (SMITH, 1976). A este respeito, resgato as observações de Hobsbawm (2014a) sobre a idealização do papel da competição na nascente sociedade burguesa, prezando pelo estímulo e reforço à sobrevivência do "mais apto", capacitando-o, inclusive, a exercer sua dominação. Isso não significava dizer, entretanto, que os governos deveriam deixar de lado qualquer intervenção econômica. Como observado por Smith (1976), haveriam ao menos duas condições em que seria vantajoso para a economia de uma nação a aplicação de restrições à atividade estrangeira. Uma delas se relacionaria justamente com a necessidade de defesa do país.

Associada a tal perspectiva, compreendo algum esforço, ainda que restrito e controlado, à realização de atividades competitivas internamente. Entretanto, apoiado sobre a perspectiva natural das ações econômicas, tal finalidade competitiva se apresentaria no sentido de reforçar a presença do "mais forte" ou "mais adaptado" às necessidades maiores de competição: a competição contra outras nações. Complementarmente observo que, o sentido de controlar e evitar a competição parece apoiar-se sob uma perspectiva de, também, evitar o enfraquecimento do setor ferroviário estadunidense como um todo, em decorrência de práticas competitivas percebidas como destrutivas. A partir do referencial teórico apresentado, compreendo que tal ocorrência impossibilitaria a ascensão dos Estados Unidos ao patamar de nação

desenvolvida, aspecto à época absolutamente dependente do transporte ferroviário, conforme já destacado em Chandler (1963; 1999), Perrow (2002), White (2012) e Wolmar (2012a; 2012b).

Assim, ainda no que se refere à perspectiva afirmativa da competição, foi possível observar maior presença do reforço à competição internacional. O fato novo associado se relacionaria à intensificação de um discurso expansionista e colonialista relacionado a esta perspectiva, ações que demandam, inclusive, demonstração de poderio político e militar. Reforço, desta forma, o já destacado contexto internacional em que se insere esta análise. Assim, o fim da Guerra de Secessão e unificação dos Estados traz e possiblidade ampliar a perspectiva externa em um momento de intensa movimentação expansionista e colonialista por parte dos países industrializados (HOBSBAWM, 2014a; 2014b; FIORI, 2014). A possibilidade de identificar movimentos expansionistas associados à afirmativa da competição, assim como sua relação com a perspectiva negativa no âmbito local, se alinha a perspectiva de autores associados à corrente marxista, que relacionam o Imperialismo (ocorrido ao final do século) às ações de competição econômica pratica por nações economicamente mais avançadas (NETTO; BRAZ, 2010).

4.4 Aproximações entre a ideologia bélico-militar e as concepções relativas ao conceito de competição das empresas ferroviárias estadunidenses no período do recorte analítico.

É no sentido de atender ao quarto objetivo específico deste trabalho, analisar as aproximações entre a ideologia bélico-militar e as concepções relativas ao conceito de competição das empresas ferroviárias estadunidenses no período a que se refere o recorte analítico, que se configurou a necessidade desta seção. Para tanto foram identificados, no *corpus* já referenciado, trechos que apresentem aproximação entre as práticas bélico-militares e o desenvolvimento das empresas ferroviárias estadunidenses no período em que se dedica esta análise.

Desta forma, a elaboração desta questão é apoiada nas matérias publicadas no periódico *American Railroad Journal* entre os anos de 1861 e 1869, perfazendo todas as edições utilizadas nas análises anteriores. No entanto, de forma diferente ao que foi

estruturado nas seções anteriores, em virtude de uma presença maciça de textos jornalísticos publicados a partir da imprensa, não se apresentou necessário desmembramento da análise por ator social. Isso não significa, entretanto, que os textos constituídos por outros atores serão excluídos da análise, sendo inseridos cronologicamente ao longo da apresentação. No total, compuseram a análise deste objetivo específico 25 matérias jornalísticas.

Feitas as devidas considerações, inicio esta análise apresentando dois trechos publicados por uma empresa ferroviária e pela imprensa, respectivamente, no ano de 1861. Ainda que já tenha realizado análise dos textos nas páginas 110 e 116, seu resgate referencia a utilização do termo *warfare* na relação com a atuação e competição organizacional. Entretanto, uma vez que tais citações se apresentam desprovidas de um contexto que justifique sua relação com a ideologia bélico-militar, a percepção associada relaciona-se com a utilização de uma figura de linguagem para referir-se à intensidade com que as empresas ferroviárias competiam entre si. Os trechos são reproduzidos novamente a seguir:

> *It has been intimated that this is the commencement of a war upon a vital route. Nothing of the kind is intended, as we have clearly proved by advancing instead of reducing our rates. Our effort to make the fullest possible use of the road, and to earn some money for the stockholders, cannot surely be construed into a warfare or unjust competition.*
>
> *New York and Harlem Railroad, publicada em 27de outubro de 1860, American Railroad Journal, vol. XVI, nº 43, página 952 (texto de empresa ferroviária).*

> *The railroad warfare has just commenced with renewed vigor and increased bitterness. Early in May last Gov. Ramsey gave public notice by advertisement, according to the law approved March 6 1860, that on the 23d day of June, 1860, he would sell, at public auction, at the Capitol in St. Paul, the property, franchise, etc, of the Minnesota and Pacific Railroad Company.*
>
> *Minnesota and Pacific Railroad, publicada em 07 de julho de 1860, American Railroad Journal, vol. XVI, nº 27, página 580.*

Em uma demonstração mais direta desta relação, já no ano de 1861, o trecho abaixo apresenta a perspectiva da imprensa quanto ao impacto da Guerra de Secessão sobre as ferrovias. Destaco o aspecto utilitarista (em sua maior parte) da análise. O desenvolvimento desta se dá a partir dos possíveis impactos comerciais decorrentes do conflito, assim como das alternativas a evitar paralização das atividades no tempo em que durar a guerra.

In estimating the effect of war upon the railroads of the country, we should divide the country into four divisions, viz: 1. The country east of Maryland; 2. The country west of Maryland and north of the Ohio to the Mississippi; 3. The country south of the Ohio j 4. The country west of the Mississippi. Now, it is quite obvious to us that the roads in the first and last division, east of Maryland and west of the Mississippi, will scarcely be affected at all by the operation of the internal war going on. The railroads of New England, for example, are entirely engaged in local traffic, with the exception of the transportation of western produce, which is wholly carried on the Western road, or through New York. Neither of these will be sensibly affected by any warlike movements. The same is true of the roads of New York, New Jersey and Pennsylvania. The same holds true of the roads west of the Mississippi, which are engaged either in carrying produce to the ports of the Mississippi, or emigrants to the new States. They cannot be affected at all, except in the comparatively slight movement of troops. The same is true of Michigan and Wisconsin. In fact, when we come to look into the matter carefully, the effect of the present unfortunate war on the greater part of railroads will not be very great; and that effect will be chiefly confined to eight or ten States. To estimate what the real results must be in the second and third divisions mentioned above, we must ask, first, what changes in commerce are really made by the new state of things 1 The railroads are only affected by the changes of commerce. All the changes in the lines of commerce which can be made are confined to two classes: 1. To interruption in the ordinary lines of transportation by war movements. Here we can refer to a striking example, the Baltimore and Ohio Railroad. If the line of that road is to be occupied for a hundred miles (as it has been the last two weeks) by Virginia troops, making an unpleasant and inconvenient surveillance over its traffic, it must, of course, loose traffic largely; for commerce will seek safe routes, and passengers will not go where they are to be watched and questioned. The same is true of the Wilmington and Philadelphia, and the Harrisburg roads; and indeed of all which lie on the borders of Maryland, Virginia and Pennsylvania. Commerce is both timid and cautious, and will not go where it is to be subjected to any sort of danger or inconvenience. 2. The next change is that produced by turning, diverting the transportation of products from one direction to another. Here comes in a very great effect, to be produced by the blockade of southern ports. Heretofore a very large part of southern commerce, in fact, nearly the whole, has been carried on by vessels from New Orleans, Savannah, Charleston and Wilmington. No matter whether the cotton was shipped direct to Europe or to New York, it mostly went in vessels by sea. The railroads of Georgia, South Carolina, Alabama, Mississippi and Louisiana, derived the largest part of their profits from the transportation of cotton to seaports. So also the merchandise brought in from Europe and the North came in through the same ports. Thus, the railroads of the Cotton States derived a large part of their receipts from shipments to and from the seaports. It is true, that at the present time the greatest part of the cotton crop has been shipped, and as to that article, it will be several months before the effect will be severely felt. On all other articles it will be felt at once. It can scarcely be possible, that the railroads of those States should not suffer severely the present year. If the blockade continues (and we presume it will while the war lasts), it is very evident that in all the States south of Tennessee, a twofold effect will be produced: 1st, to cut off and reduce commerce; and 2d, to divert it, if possible, into other channels. Where can it go? So long as the interior commerce of the country can be carried on through its natural channels, there is still an opportunity left for the transportation of whatever. So long as the interior commerce of the country can be carried on through its natural channels, there is still an opportunity left for the

transportation of whatever products are necessary to go forward from the South, or merchandise to them. Neither cotton or merchandise are contraband of war, and, we presume, would not be interrupted on any of the interior lines through Tennessee, Kentucky, or Virginia, or the Mississippi river. Hence, we think, there must of necessity be a great diversion of trade from the Southern Atlantic coast through the interior. If so, there are four great outlets for all articles not contraband of war, viz: 1. The Mississippi river, direct from New Orleans; 2. The Ohio and Mobile road, to the Mississippi and Cairo; 3. The Nashville and Louisville line; 4. The Virginia and Tennessee Valley line. These are wholly interior routes, and by them the northern cities may be reached through Kentucky, Ohio and Virginia. Here we may remark, however, that if Virginia is to keep armed troops on the outlet of her roads, the easy transportation in that direction will be much interrupted, and it will derive little advantage from the diversion of commerce. On the other hand, if Kentucky preserves a peaceful attitude, her roads must receive great benefit from this change; but since Ohio is the great doorway or outlet of all the western and southern channels of commerce this side the Alleghanies, it is hardly probable that the Ohio roads should not derive positive benefits from the present state of things.

Our conclusion from this review is, that the railroads in the cotton States, and in Maryland and Virginia, will be injured by the state of internal war I that those of Ohio and New York, Kentucky, and probably Tennessee will the benefited; while all the remainder, comprising a majority of the whole, will be but little affected. This is founded on an examination of the commercial changes actually to he produced by the existing state of things. What chances may hereafter be produced, we know not. War, from whatever cause, is a terrible evil, and very unfavorable to the pursuits of commerce. We should pray that peace and harmony be restored.

Effect of War on Railroads (reprodução do texto da Railroad Record), publicada em 01de junho de 1861, American Railroad Journal, vol. XVII, nº 22, página 421.

A partir de 1862 se apresenta uma transformação na relação entre a ideologia bélico-militar e o desenvolvimento das empresas ferroviárias nos Estados Unidos. Com base nos documentos analisados, identifico aproximação entre a lógica-bélico militar e o desenvolvimento ferroviário estadunidense, especialmente no que se refere à construção da *Transcontinental Pacific Railroad*. Quanto a esta, tendo sua construção autorizada com a assinatura do *Pacific Railroad Act*, em julho de 1862 (WHITE, 2012; WOLMAR, 2012a), traz como um dos seus propósitos a segurança militar da nação. Além do trecho abaixo, que destaca seu caráter militar, no texto seguinte é apresentada a finalidade da ferrovia, a partir de trecho do Ato Ferroviário do Pacífico.

The road is one of great importance in a military point of view, and it was a wise decision of the President to intervene in its favor as he has seen fit to do. Of course, the relief and benefit to the company will be a very important matter.

Pacific Railroad of Missouri, publicada em 26 de julho de 1862, American Railroad Journal, vol. XVIII, nº 30, página 570.

An Act to amend an act entitled "An act to aid in the construction of a railroad and telegraph line from the Missouri river to the Pacific Ocean, and to secure to the Government the use of the same for postal, military, and other purposes,"approved July 2, 1862.

The Pacific Railroad, publicada em 26 de julho de 1862, American Railroad Journal, vol. XVIII, nº 30, página 579.

Na mesma edição, contudo, já são debatidas as possibilidades comerciais associadas ao novo projeto. Neste sentido, as considerações sobre o projeto são grandiosas e efusivas, e trazem uma perspectiva bastante relacionada ao conceito de competição. Por meio de um canal "postal, militar e outros propósitos", é vislumbrada a possibilidade de atuar frente a frente contra nações do "velho mundo". Outras publicações defendem a grandiosidade da proposta frente a História mundial, se apresentando como um dos maiores projetos daquela era, com possibilidade de transformar a economia dos Estados Unidos em um centro comercial global. Os trechos são apresentados a seguir:

So far as legislation can have any effect, the success of this stupendous project was insured at the last session of Congress. The Pacific Railroad bill was unquestionably the most important act relating to works of internal improvement ever passed by the National Legislature; yet in the political excitement attending the last days of the session, at which time it became a law, the subject received little more than passing notice. As a link intimately connecting the Atlantic States with those on the Pacific coast, this projected work possesses great political importance, and as affecting the interests of commerce—developing the vast agricultural and mineral resources of California and the newly organized territories—its future influence cannot be calculated. Furthermore, it is not unreasonable to anticipate that the completion of the Pacific Railroad will essentially change if not revolutionize our carrying trade with the markets of the Old World. It is almost inevitable that a large proportion of the East Indian trade, such as silk and tea, will be diverted from its accustomed channels to the most expeditious route, overland; and the same influences will tend to foster enterprises for the establishment of steam lines on the Pacific, bringing the West coast into close connection with the Orient, and speedily giving importance to the long coveted trade of Japan and the Amoor.

The Pacific Railroad (reprodução do texto do New York Journal of Commerce), publicada em 23 de agosto de 1862, American Railroad Journal, vol. XVIII, nº 3, página 661.

In this history-making age, the action taken in that occasion will enter largely into the history, not only of this country, but of the world. The construction of a railway across this continent will influence very considerably the commerce of the great nations of Europe and Asia, and will thus constitute an epoch like the founding of Alexandria and the discovery of the Cape of Good Hope.

The Pacific Railroad (reprodução do texto do New York Journal of Commerce), publicada em 23 de agosto de 1862, American Railroad Journal, vol. XVIII, nº 3, página 661.

We have in various preceding numbers of this Journal advocated the Pacific Railroad as one of the greatest and most important projects of the age.

The Pacific Railroad (reprodução do texto do New York Journal of Commerce), publicada em 23 de agosto de 1862, American Railroad Journal, vol. XVIII, nº 3, página 661.

These are still our working capital, which will carry us through all our present difficulties, enable us to pay our national debt, and build the Pacific Railroad, the grandest project of the age, and one certain to make our commerce the most extensive of any on the globe.

The Pacific Railroad (reprodução do texto do New York Journal of Commerce), publicada em 23 de agosto de 1862, American Railroad Journal, vol. XVIII, nº 3, página 661.

An interview with Towssend Habbis, Esq., our late Minister to Japan, a few mornings since, enabled us to gather some interesting facts in relation to our commerce with China and Japan, to be entirely changed in its extent and value fey the construction of the Pacific Railroad.

Trade in the East —Austrian Railroads, publicada em 15 de novembro de 1862, American Railroad Journal, vol. XVIII, nº 46, página 898.

Um aspecto a ser destacado e que, apesar de não apresentar relação direta com a competição organizacional, apresenta profunda relação entre as empresas ferroviárias e a estrutura militar da União é destacado no trecho a seguir. Este refere-se ao Ato governamental que autoriza o presidente da União a tomar posse das ferrovias e telégrafos no estado de guerra.

The following is a copy of the Act of Congress approved January 31, 1862, conferring upon the President absolute power to take possession of, and bold any and all Telegraph and Railroad lines in the United States, to make rules regarding the same, and to place them all or any of them, under military control:

AN ACT to authorize the President of the United States in certain cases to take possession of railroad and telegraph lines, and for other purposes.

Be it enacted by the Senate and House of representatives of the United States of America in Congress assembled, That the President of the United States, when in his judgment the public safety may require it, be and he is hereby authorized to take possession of any or all the telegraph lines in the United States, their offices and appur tenancies; to the possession of any or all the railroad lines in the United States, their rolling-stock, their offices, shops, buildings, and all their appendages and appurtenances ; to prescribe rules and regulations for the holding, using, and maintaining of the aforesaid telegraph and railroad lines, and to extend, repair, and complete the same, in the manner most conducive to the safety and interest of the Government; to place under military control all the officers, agents, and employees

belonging to the telegraph and railroad lines thus taken possession of by the President, so that they shall be considered as a post road and a part of the military establishment of the United States, subject to all the restrictions imposed by the rules and articles of war.

(...)

Sec. 4. And be it further enacted, That the transportation of troops, munitions of war, equipaments, military property and stores, throughout the United States, shall be under the immediate control and supervision of the Secretary of War and such agents as he may appoint; and all rules, regulations, articles, usages, and laws in conflict with this provision are hereby annulled.

Sec. 5. And he it further enacted, That the compensation of each of the commissioners aforesaid shall be eight dollars per day while in actual service; and that the provisions of this act, so far as it relates to the operating and using said railroads and telegraphs, shall not be in force any longer than is necessary for the suppression of this rebellion.

Approved, January 31, 1862.

Authority of the President over Railroads and Telegraph Line, publicada em 15 de março de 1862, American Railroad Journal, vol. XVIII, nº 11, página 199 (texto governamental – União).

No ano de 1863 é destaca a importância das ferrovias para o conflito armado, aspecto que posteriormente iria se proliferar para a Europa. Os estragos associados à guerra, assim como seu negativo impacto comercial, também são criticados a seguir:

An Italian writer on War has recently stated, that it was now necessarily conducted un new principles; viz., those of the railroad and telegraph, and it is certainly true that the principal objects of the armies of both combatants have especially been those of cutting railroads and telegraph lines. No battle has been fought, or fort captured without some previous demonstration of this kind. Out of all this confusion, misery, and loss, the great inquiry is, who is really responsible for them, and with it, there is a grave question in every reflecting mans mind, viz., cannot Mr. Lincoln in all the loyal States find men of talents, foresight and sagacity, competent to manage the war and the Government letter than it has been. Have we not in the whole North two men equal to Jefferson Davis and General Lee? Are we to be overwhelmed by an enemy vastly inferior in resources by the superiority of intellect in their leaders, and will not the President awaken to the necessity of meeting the universal demand of the people, to surround himself without a moment's delay with a class of intellects, of whose existence he has appeared to persistently ignorant. This is no time to jest or trifle. It is no time to praise private virtue as an equivalent for public deficiencies. There have been men before now, whose virtues have undone their country.

The derangement of business on the Pennsylvania and Maryland railroads has been great. We particularly regret the interruption of traffic on the Pennsylvania Railroad. This splendidly equipped road has been actively and profitably engaged in carrying the accumulated products of the West, its two great channels of the Mississippi River and the Baltimore and Ohio Railroad, having been closed.

We trust it will again, and shortly, resume its business.

Stock Exchange and Money Market, publicada em 04 de julho de 1863, American Railroad Journal, vol. XIX, nº 27, página 638

Associado a este destaque, a partir do trecho a seguir observo que é relacionado à construção da ferrovia transcontinental que emerge nova aproximação entre a ideologia bélico-militar e a gestão organizacional: a incorporação da disciplina militar na gestão dos operários envolvidos no projeto. Conforme é possível identificar no trecho em destaque, a referência ao modelo disciplinar executado nas colônias militares russas para a gestão de trabalhadores decorre de quatro aspectos: a dificuldade em gerenciar eficientemente o quantitativo de trabalhadores necessários para construção ferroviária comum, o desempenho eficiente dos soldados na recuperação das pontes e ferrovias no período da Guerra de Secessão, a bem experiência sucedida na combinação entre disciplina e indústria no ambiente militar russo e a grandiosidade do projeto da ferrovia transcontinental. Assim, ainda que de forma indireta, a relação identificada ao conceito de competição se daria por meio da importância estratégica associada à conclusão da ferrovia transcontinental, além do caráter comercial e militar associados ao projeto.

It is a fact worthy of being stated, that the Atlantic and Great Western Company found it difficult to keep the large body of men they constantly employed, strictly to their engagements. Out of nine thousand men from time to time engaged in their service, but three thousand were continuously effective. On the Pacific railroad where, in all probability, hundreds of thousands of men will be at work at one time, it will be indispensable to have them under discipline of some certain character, to make their labor effective. They must know when they enter the service of the company that for the liberal pay they are to receive, their faithful service will be demanded, under proper penalties.

By some such system, similar to that of Russia, the whole work will be harmoniously prosecuted. We have had during the present war very frequent examples of the dispatch and excellent character of bridge and railway work performed by our soldiers. In a few days rivers have been re-spanned by lofty bridges, viaducts rebuilt and whole lines of way renewed and promptly in order for transportation. The system is not a new one. In Russia as we have already stated, its well-known military colonies have been long examples of combined industry and discipline.

Stock Exchange and Money Market, publicada em 20 de fevereiro de 1863, American Railroad Journal, vol. XX, nº 08, página 194.

No ano de 1864 são apresentados pela imprensa argumentos em favor de uma atuação competitiva global dos Estados Unidos frente outras nações, inclusive na relação com os países sul-americanos. Tal perspectiva, contudo, dependeria da existência de uma "marinha a vapor" à altura destas outras nações. Assim, estaria

configurada uma perspectiva de competição diretamente dependente da ação militar. O referido trecho é apresentado a seguir.

We are nearer to the West Indies, Central and South America than Europe. With anything like an equality in a steam marine we might defy all competition. While we cannot expect to supply Europe largely with our manufactures where there is skill equal to our own, and labor is much cheaper, we may and we do article for article, beat them every, where on this continent.

And since the development of a European policy to plant its system on the Southern continent to the destruction of it youthful republics, we may be certain that commercial intercourse with the United States is now the first wish of their hearts. The report given the progress of this British and American commerce in various tables, and the total as far as made up in the following table

Ocean Steam Navigation, publicada em 27 de fevereiro de 1864, American Railroad Journal, vol. XX, nº 09, página 202.

O reforço quanto a tal perspectiva bélico-militar associada ao conceito de competição apresenta-se ainda mais destacado no trecho apresentado a seguir. Neste, a possibilidade de competir contra outras nações é comparável à constituição de um império, com "aquisições políticas", e se sustenta no desejo de competir da população imigrante.

The relations of the several nations will also be changed. The United States, Great Britain and Russia have already divided the empire of the Pacific. These nations will probably retain their political acquisitions, but from the proximity of the west coast of America to the several countries to which we have alluded, it is more than probable that the ports of the United States will attract to them the largest share of the commerce to be developed, and thus secure to themselves commercial supremacy throughout the Pacific world. The superior energy of the immigrant population of the American shore, and their natural longing for acquisition and accumulation indicate that such will be the result of the competition for the prizes to be discovered in the new empire just rising from and circling the waste of waters we call the Pacific-Ocean.

Commerce of the Pacific Coast, publicada em 17 de dezembro de 1864, American Railroad Journal, vol. XX, nº 51, página 1.210.

Novamente, agora no ano de 1865, é possível identificar alinhamento entre o processo e construção da ferrovia transcontinental (especificamente da *Union Pacific Railroad*) e a lógica militar. Tal dimensão é identificada no trecho a seguir pela conjectura quanto ao fim da Guerra de Secessão, com a publicação no jornal da sugestão para deslocamento dos soldados disponíveis com o final do conflito, para trabalhar na construção da referida ferrovia. A condição de aproximação entre a ideologia bélico-militar e a perspectiva de competição, mais uma vez, apresentar-se-ia de forma indireta, "intermediadas" pelo processo de expansão da malha ferroviária.

It has been at times suggested, that as soon as peace is established a large portion of the army whose time of enlistment is unexpired might be transferred to and settled as military colonists in those regions, assisting in constructing the Union Pacific Railroad, its branches, and in preparing future happy homes for themselves.

Stock Exchange and Money Market, publicada em 28 de janeiro de 1865, American Railroad Journal, vol. XXI, nº 04, página 98.

Tal plano, destacado abaixo, é detalhado em matéria publicada no dia 15 de abril de 1865. Cabe destaque ao caráter disciplinar associado ao deslocamento destes soldados para a construção da ferrovia, pautado pela eficiência na construção e reconstrução de ferrovias.

At an adjoining meeting of the Chamber of Commerce to be held on the 15th, notice will be given by Mr. Bloodgood of his intention at a proper time to introduce a resolution to inquire into the propriety and feasibility of the employment of such portion of our large armies as may agree to the service, in the construction of the Union Pacific Railroad.

The mover contemplates the employment of two or three hundred thousand men, to be under military discipline, to receive the usual pay and rations, and to be led by the Engineers of the army. As a further reward for their services they should receive adequate grants of land along the line, so that they may be able to locate themselves on their own properties, to become artisans, agriculturists, miners, engineers, railroad employees or what else they may choose to be.

It is very certain that during the present war our soldiers and military and civil Engineers have together executed most remarkable works with astonishing celerity. Bridges of all sizes, tracks and superstructure, canals and ditches have been the work of their hands in every campaign. Large rivers have been turned into new channels or dammed into sufficient depth to pass large fleets around or over shallows. The spade has been as efficiently used as the musket or the sword, and in fact every soldier engaged in these works has become a practical Engineer. Now then as these men will in all probability be thrown back on the country very suddenly, and be for some time in want of employment, would it not the best thing to be done for them and for the country, to transfer them with their own consent and with certain inducements of a valuable nature, to the line of the Union Pacific Road, and set them at work. They have most of them already made so many military railroads, that they may be considered as experts.

The following results might be safely calculated upon. The Government paying the wages and furnishing clothing and rations for these men, could offset this in money against the subvention of millions they have agreed to pay to the Company.

A large body of good of soldiers would have regular, remunerating and healthful employment until the road was completed. Their supplies and subsistence would give a great impetus to industry and protection in the country in the vicinity of the work, to the manufactories producing the tools and materials for construction, and in a great degree favor the continuance of numerous works for the manufacture of shovels, spades, crowbars, barrows, trucks, etc., necessary for labors on railways. A large demand for rail cars and engines would grow up as the sections came into use, while all this production, manufacture and activity would be immediate, for by the proper application

of a force of 200,000 skillful men along the line, the whole could be made ready for use within two years from the time they commenced work. It is well known that with a force of 5,000 workmen, the Atlantic and Great Western Railway, was constructed for a considerable portion of it at the rate of one mile per day. At the same rate, forty miles a day could be constructed and finished by our own troops, if in the numbers slated, o that in fact between 13 and 1400 miles could be laid in a single year, counting the working days only.

Two years then would give ample time for its construction. At the conclusion of this period farms, mining grants, village and city lots, could be given as bounties and rewards to the workmen. These could then gather their friends and families around them, and permanent settlements and industrial occupations would follow on a large and profitable scale.

(...)

Nor is the plan a novel one. The great canal of Suez has employed 25 to 26,000 men at one time, and is now navigable from the Mediterranean to the Red Sea. It seems to us that if this plan is matured and managed as well as our military campaigns have been of late, we might see cars starting from this city direct for San Francisco in the year 1868, and the traveler pass through countries where 200,000 contented soldiers were gathering their families about them in twice and thrice that number. The plan certainly deserves attention.

The Union Pacific Railroad —How to Construct It and Save milliones of Money and Tears of Time, publicada em 15 de abril de 1865, American Railroad Journal, vol. XXI, nº 15, página 343.

Destaco, inclusive que tal perspectiva não se manteve apenas na participação de soldados na condição de operário, mas também com o envolvimento de patentes mais altas na orientação e direcionamento dos trabalhos. Apresentada no trecho a seguir (já no ano de 1866), a defesa de tal procedimento era apoiada na experiência destes militares durante a guerra.

Two very important meetings have recently been held in Boston, in reference to the central and far western portions of the United States, and to the plans which are under consideration for securing the speedy construction of railroads which shall unite together the Atlantic and Pacific slopes. At one of these meetings addresses were made by Capt. Mullan, late of the United States army, who has spent many years in the mountainous country of the Northwest, and who built the military wagon road between Fort Benton on the Missouri River and Fort Walla-Walla on the upper waters of the Columbia; also by the Hon. Mr. Holbrook, delegate in Congress from Idaho, and the Hon. Mr. Driggs, Member of Congress from Michigan.

Northern Pacific Railroad, publicada em 10 de fevereiro de 1866, American Railroad Journal, vol. XXII, nº 06, página 129.

Também no ano de 1866 identifico nova referência ao poder das ferrovias do Pacífico na atuação competitiva. A este respeito, no trecho a seguir é reforçado pela

possibilidade de "crescimento de um magnífico Império no Pacífico", inclusive no que se refere ao controle do comércio com a Ásia.

A very powerful organization exists to construct what is called the Northern Pacific Railroad, by the way of Lake Superior by a very favorable route, to which we have on former occasions alluded, and its projectors are engaged in a vigorous attempt to obtain such assistance from Congress as will enable them to go forward to its early completion.

Congress is already appealed to for its fostering care of this project.

It is believed we are to see as a certain result the growth of a magnificent Empire on the Pacific, and the control of the commerce of Asia; more than this an entire change in the commercial routes of Europe, and the maritime ascendancy of the United States.

It is peculiar to us, and nowhere else to be found on the globe. It gives us an immense advantage over all other nations.

The greatest wealth and the largest fortunes are everywhere seen to have followed small investments made but a few years since, and these opportunities exist everywhere, all over the land.

Here then is a rapid creation of the wealth of the country from the intelligent occupation of its soil, the location of commercial centers and the creation of business.

Railways to the Pacific, publicada em 07 de abril de 1866, American Railroad Journal, vol. XXII, nº 14, página 321.

Ainda que tenha sido possível identificar (ou mesmo interpretar) nos trechos anteriores, profunda ligação entre o caráter primordial da construção das ferrovias na região Central e da costa do Pacífico e o envolvimento da estrutura e lógica militar neste processo, o trecho apresentado a seguir reúne as duas perspectivas.

It has been known for years that we have been warm supporters of the Union Pacific Railroad; we have gone so far as to recommend the employment of a large body of the army upon the work as soon as the war was over, and have on all occasions urged the liberal support of the Government to this work whenever needed.

(...)

It is the greatest route of the day, of the times, and of the commerce of the country, an indispensable link in the great chain of our internal improvements, and commends itself to every thinking person, and everyone capable of looking at the future of the republic.

American Central Railroad, publicada em 23 de junho de 1866, American Railroad Journal, vol. XXII, nº 25, página 586.

No que se refere ao ano de 1867, foi identificado envolvimento do Secretário de Guerra nas estimativas de construção da *Northern Pacific Railroad*. Ainda que o viés apresentado pelo secretário seja unicamente a partir das necessidades militares, o trecho apresentado a seguir proporciona observar que, mesmo dois anos após o fim da Guerra

de Secessão, a perspectiva militar apresentava alguma relevância na decisão sobre a expansão da malha ferroviária.

The communication from the Secretary of War transmitting facts and estimates concerning the Northern Pacific Railroad, recently sent to the Senate in response to a resolution, covers a statement from the Quartermaster-General, who estimates that transportation will be required for fifteen hundred men and $15,330,000 worth of military supplies, basing the calculation upon the supply of fifteen military posts, each named, with one hundred and forty foot and seventy mounted men, ten of them from the eastern terminus, and five from the western.

Northern Pacific Railroad, publicada em 12 de janeiro de 1867, American Railroad Journal, vol. XXIII, nº 2, página 33.

A referência ao papel das lideranças militares à frente do processo de expansão ferroviária é reforçada pelo trecho da matéria apresentada a seguir, referente ao ano de 1868. A este respeito, ainda que a construção ficasse a cargo de empresas privadas, é observada a obrigatoriedade da prestação de contas e acompanhamento da execução do projeto por parte de representantes do exército e, indiretamente, ao presidente dos Estados Unidos. No trecho é reforçado que estas ações seriam orientadas para empresas que recebem subsídios governamentais, não sendo indicado, entretanto, que represente uma gama ampla de empresas. Tal consideração pode referir-se somente àquelas que possuem investimento subsidiado pela União, potencialmente mais estratégicas.

A commission has been appointed by the President of the United States, consisting of Gen. Warren, Mr. Blikensderker and Gen. Barnes, of Massachusetts, to examine the Union Pacific and some of the other railroads receiving government subsidy, to ascertain and report to the Secretary of the Interior if these roads are being constructed in the manner prescribed by Congress. Judge Otto will go over the road with the commission for the purpose of seeing for himself the condition of the road and the manner of construction. Col. Seymour has been detailed by Mr. T. C. Durant, Vice President, and General Agent of the Union Pacific Railroad, to accompany the commission and report to the railroad company. Gen. McCallum is one of the most competent railroad men in the United States, and his opinion will be entitled to great weight. He will look more particularly into the manner of running and operating the road. In this department he has no superior in the country. He had charge of all the government railroads during the war and was breveted by Secretary Stanton as a compliment for his superior skill and energy.

Union Pacific Railroad, publicada em 21 de novembro de 1868, American Railroad Journal, vol. XXIV, nº 47, página 1165.

De forma diversa, no ano de 1869 foram identificadas duas matérias direcionadas ao caráter fundamental das ferrovias (especialmente a transcontinental do

Pacífico) na promoção do progresso dos Estados Unidos. Este progresso se daria fundamentalmente a partir da capacidade da nação estadunidense competir com outras nações globalmente. A primeira matéria refere-se à conclusão da Ferrovia Transcontinental do Pacífico e destaca a ferrovia como "uma das grandes alavancas civilizadoras e comerciais do mundo". De forma mais direta e (talvez) definitiva, a segunda matéria destaca o domínio do comércio entre dois continentes pelos Estados Unidos.

The last rail connecting the Central and Union Pacific Railroads was laid with imposing ceremonies at Promontory Point, Utah, on Monday, the 10th inst., making, with the existing roads, a continuous line of railway from the Atlantic to the Pacific. The event was celebrated by jubilant demonstrations in various cities of the Union. All things considered, this enterprise may justly be regarded as the great accomplishment of the age—magnificent in its conception, wonderful in its rapid progress, and destined in its beneficent influences, to be one of the great civilizing and commercial levers of the world.

Completion of the Pacific Railroad, publicada em 15 de maio de 1869, American Railroad Journal, vol. XXV, nº 20, página 559.

The successful completion of the Pacific Railroad has given the United States control of the commerce between two great continents

Intercolonial Railway, publicada em 25 de setembro de 1869, American Railroad Journal, vol. XXV, nº 39, página 1.069.

Cabe, por fim, destaque ao trecho a seguir. Publicado em 4 de dezembro de 1869 a matéria em questão é apresentada uma perspectiva primordial das ferrovias enquanto meio para o progresso e civilização de uma sociedade. No sentido de reforçar a importância das ferrovias, a alusão à condição das estradas do Império Romana apresenta-se bastante significativa.

Nesta referência, observo a fala do historiador convidado [no sentido de relacionar a expansão das estradas romanas à expansão do comércio e "concentração de poder militar". Tal analogia coloca-se ainda mais enfática na medida em que o mesmo historiador associa aos Estados Unidos condições fundamentais da representação do poderio do Império Romano: "sua vasta extensão de território, seus recursos maravilhosos e seu poder dominante".

In the United States Senate report of Feb. 19, 1869, from the Committee on Pacific Railroad, the following truth was uttered:

The highways of nations are the measure of their civilization. Without roads there cannot be society, Government, commerce or intelligence. In exact proportion to

the abundance and excellence of highways are the exchange of service between men, the communication of thought, the economy of labor, tbe augmentation of wealth, the growth of comfort, the development and consolidation of the civilized State."

The able Commissioner of the land office, in his last (unpublished) report, also says:

"Indispensable to the success and growth of commerce is a well adjusted system of thoroughfares by which a regular and speedy intercommunication may be maintained. The prosperity of ancient Italy may be measured to some extent by the increase of the wonderful highways, which in the zenith of that State, stretched from the capital to grasp and unite the provinces, which from time to time were added to the State. These stupendous lines reached from the wall of Agricola to the distant waters of the Tigris, and an aggregate of 14,000 miles had been constructed."

A distinguished English historian remarked:

"Of all inventions, the alphabet and printing press alone excepted, those which abridge distances have done most for the civilization of our species, every improvement of the means of locomotion benefitting mankind, morally and intellectually as well as materially.

Mr. President, the Roman Empire undoubtedly gained vast strength from its then unequaled roads, which so wonderfully increased its commerce and afforded facilities for the rapid concentration of military power.

The American republic is the equal of that Roman empire in its vast expanse of territory, its wonderful resources, and its commanding power. What Rome would have been with the aid of steam and electricity we shall demonstrate as cycles succeed each other and the whole continent becomes peopled with myriads of energetic,

cultivated and progressive Americans. We have railroads to develop our unknown riches; the constantly increasing foreign immigration steadily fills up the far West, and towns and cities are the creation of a day ; pioneers unlock the new treasure houses of nature in remote mountain districts, and yearly increase the resources of the country ; railroads pierce the wilderness, and, where a few short months ago beasts of prey held undisputed sway, the evidences of civilization spring up as if a potent magician bad stretched forth his wood. Whilst this has been done for other sections the South has been crushed by disasters. But now it is essential that the Southern States should have a Pacific Railroad, the outlet for their commerce, and a future highway for the world. Nature itself has spoken in behalf of that route, which, passing through the broad domain of Texas upon a natural road bed, encounters no difficulties of engineering and has no mountains to overcome. The snow, which blocks np other routes for months and makes transit difficult as well as dangerous to human life, never falls upon this southern line. Winding around the solitary mountains which dot the table lands of Arizona the terminus in San Diego gives one of the most magnificent harbors of the world. For miles a frigate can sail up the placid waters of the bay, whose natural bulwarks protect it from gales, so that any vessel might be beached and floated off without damage by the ensuing tide. Upon the bar at low tide there are 22 feet.

Louisville Commercial Convention (REPORT OF THE MEMPHIS CONVENTION COMMITTER ON SOUTHERN PACIFIC RAILROAD), publicada em 04 de dezembro de 1869, American Railroad Journal, vol. XXV, nº 49, página 1.351 (texto de convenção empresarial).

Realizadas as apresentações e concepções textuais específicas, relacionadas ao quarto objetivo específico, prossigo à resposta de tal objetivo discorrendo síntese da análise.

4.4.1 Síntese das aproximações entre a ideologia bélico-militar e as concepções relativas ao conceito de competição das empresas ferroviárias estadunidenses no período do recorte analítico.

Conforme observado no início desta seção, ainda que os trechos apresentados apresentem seu maior quantitativo relacionado a publicações da imprensa, foi possível observar destacada participação do governo e das empresas ferroviárias. Desta forma, destaco que em período anterior à Guerra de Secessão os trechos que associavam a ideologia bélico-militar à competição ferroviária não apresentavam vínculo efetivo, sendo marcados por metáforas. Destaco ainda trecho também publicado anteriormente ao início da guerra, onde a análise sobre os impactos do conflito para as empresas ferroviárias é associada a limitações comerciais (ainda que a expectativa fosse de pequeno impacto).

Contudo, é a partir do ano de 1862 que identifico destacada aproximação entre a ideologia bélico-militar e a perspectiva afirmativa da competição. Tal afinidade é identificada especialmente a partir (e relacionada) ao ato para construção da Ferrovia Transcontinental do Pacífico, que apresentava fins militares em sua concepção, entre outros. A magnitude do projeto e a perspectiva de progresso civilizatório associado ao desenvolvimento das ferrovias (neste caso, especificamente relacionado às ferrovias transcontinentais), destacado anteriormente por Chandler (1963; 1999), Perrow (2002) e White (2012), é associado ao ideal de competição comercial contra outras nações. Assim, ascende a perspectiva de constituição de um grande poder global, que ao longo dos anos em análise se desloca de uma referência à Alexandria ou o Cabo da Boa Esperança (em uma perspectiva primordialmente comercial) nos primeiros anos, até a comparação ao Império Romano, em poderio econômico e militar, ao final do período. Estas questões apresentam-se alinhadas ao que observam Karnal (2004), Fernandes e Morais (2004) e Ameur (2013) quanto à expectativa de grandiosidade da nação estadunidense frente à humanidade, seja ela apoiada na justificativa religiosa (do povo

escolhido de Deus), seja por meio de ações políticas imperialistas, como evidenciado pela Doutrina Monroe, ou mesmo na junção das duas perspectivas, conforme foi possível observar na perspectiva presente no "destino manifesto".

Desta forma, com o passar dos anos, a perspectiva afirmativa de competição apresentada recebe contornos militares. Desta forma, sendo possível atingir este patamar apenas a partir do desenvolvimento das ferrovias, a consolidação desta ação competitiva dependia de esforço militar em territórios estrangeiros. Da mesma forma como houve transformação da expectativa frente a representação do poderio estadunidense, convicção de grandiosidade nacional decorrente das ações ferroviárias se deslocaria da possibilidade de concentrar boa parte do comércio mundial em determinados mercados ou regiões, para a constituição de um "império", com "aquisições políticas". Esta concepção estaria relacionada ao ponto de vista expansionista e colonialista já referenciado no período em análise, conforme apresentado por Karnal (2004), Fernandes e Morais (2004), Netto e Braz (2010), Ameur (2013), Hobsbawm (2014a; 2014b) e Fiori (2014).

No cenário interno, referente ao período do conflito e posterior, é destacada a ação direta do Estado nos assuntos ferroviários nacionais. Tal intervenção era realizada pelos órgãos relacionados à força militar, algumas vezes identificados por Secretaria da Guerra e em outros momentos identificados pela patente militar do representante estatal. A este respeito, a análise evidencia também o ganho de representatividade do papel desempenho pelas ferrovias na Guerra de Secessão para os países europeus em conflito. Tal elaboração parece alinhar-se à observação de Wolmar (2012b), no que se refere à ampliação da influência da utilização das ferrovias para fins militares para além das fronteiras estadunidenses.

Uma ressalva à conexão quanto às relações entre a ideologia bélico-militar e o conceito de competição relaciona-se à incorporação da disciplina militar na direção e controle dos operários envolvidos na construção das ferrovias transcontinentais. A este respeito, dou destaque novamente ao que era entendido por necessidade de agilidade e eficiência na construção ferroviária, na expectativa de capacitar a nação ao embate militar e comercial pelos demais mercados mundiais. Assim, destaco que, oriundo da experiência de guerra, a referência ao desenvolvimento de tal concepção militar entre operários civis se relaciona diretamente à concepção de competição compartilhada à época. Posteriormente, tal perspectiva foi ainda intensificada com a proposta de deslocamento dos soldados envolvidos no conflito interno para a construção e

desenvolvimento de linhas ferras. O envolvimento de patentes mais elevadas no processo de construção e auditoria sobre as estradas de ferro também demonstra associação à lógica em questão, atuando diretamente no topo da organização. Ainda que referenciado em período posterior, destaco a perspectiva weberiana associada a tal relação por parte dos operários (WEBER, 1999), assim como a aproximação identificada por Hobsbawm (2014a) aos cargos relacionados ao topo da organização.

Assim, conforme destacado ao longo da análise, foram identificadas diversas concepções relacionadas ao conceito de competição. No sentido de orientar a resposta à pergunta de pesquisa, na seção seguinte será apresentado quadro conceitual das concepções identificadas, assim como dos vínculos estabelecidos entre estas, identificados no decorrer da análise apresentação se dará na seção seguinte, assim como sua relação com o pressuposto de tese. Posteriormente serão apresentadas as considerações finais do estudo, atendendo à pergunta de pesquisa e o alinhamento ao pressuposto de tese.

4.5 Quadro conceitual das percepções de competição

A necessidade de estruturar esta seção refere-se às diferentes concepções relacionadas ao conceito de competição que emergiram da análise. Conforme observo nas seções anteriores, diversos foram os agentes sociais identificados no *corpus*, apresentando também diversidade relacionada à competição ferroviária.

Quadro 1: Concepções de competição por agente social.

Agente	**Análise anterior à Guerra**	**Análise durante a Guerra**	**Análise posterior à Guerra**
Imprensa	Perspectiva positiva	Perspectiva negativa / perspectiva afirmativa	Perspectiva negativa / perspectiva afirmativa
Empresas ferroviárias	Perspectiva negativa	Perspectiva negativa	Perspectiva negativa
Governo	Não identificada	Perspectiva positiva / perspectiva afirmativa	Perspectiva afirmativa

Magistrados	Não identificada	Perspectiva positiva	Não identificada
Sociedade civil não organizada	Perspectiva positiva	Não identificada	Não identificada

Fonte: Autor

É no sentido de aprofundar as concepções sobre competição apresentadas que apresento quadro conceitual que relaciona as diferentes perspectivas, esclarecendo suas diferenças e apontando suas relações.

Quadro 2: Quadro conceitual das concepções de competição

Perspectiva da competição	**Concepção associada**	**Referencial teórico associado**	**Agente discursivo**	**Período identificado**
Positiva	i. A competição apresenta-se como meio para justo equilíbrio do mercado e por isso deve ser resguardada. ii. O governo e as empresas devem pautar suas ações pela liberdade competitiva, proporcionando ganho para toda a sociedade. iii. A ação limitadora da competição favorece atos ilícitos e/ou corruptos. iv. A competição possibilita a identificação e perpetuação dos mais aptos, proporcionando, também, o progresso civilizatório. Dimensão subjacente: (1) É necessário algum nível de competição internamente, de forma a possibilitar a "seleção natural", associada ao caráter de adaptabilidade das empresas existentes.	Smith (1976) Gastaldi (2005) Bacic (2011) Belluzzo (2013) Hobsbawm (2014c)	Imprensa	Antes da Guerra de Secessão *Foram identificadas referências após a Guerra de Secessão
			Sociedade civil não organizada	Antes da Guerra de Secessão
			Magistrado	Durante a Guerra de Secessão
			Governo	Durante a Guerra de Secessão
Negativa	i. A competição é negativa para a sobrevivência das empresas. ii. Associação a adjetivações negativas como: "ruinosa", "impolítica", "agressiva", "vigorosa", "desastrosa" ou "maléfica". iii. A única forma de impedir os males da competição é evitá-la (monopólios sobre rotas, acordos entre empresas, fusões e/ou aquisições). Dimensão subjacente: (1) A competição praticada em âmbito local enfraquece a possibilidade de ação competitiva	Marx (1984; 1986; 1996) Carpintèro (2000) Bacic (2011) Belluzzo (2013)	Empresas ferroviárias	Todo o período em análise
			Imprensa	Durante e após a Guerra de Secessão

	global.			
Negativa de consequências positivas	i. Apesar de ruim, a competição (em alguma escala) apresentar-se-ia inevitável. ii. Ganhos e oportunidades podem estar associados à ocorrência da competição, ainda que esta ainda se apresente como um risco ao negócio.	Smith (1976) Bacic (2011)	Empresas ferroviárias	Após a Guerra de Secessão
Afirmativa	i. A competição apresenta-se como um direito e uma necessidade de progresso e ampliação das divisas nacionais. ii. À capacidade de competir contra outras economias nacionais está o caráter civilizatório e progressista de uma sociedade. iii. A competição proporciona progresso ao possibilitar às sociedades mais avançadas subjugação das sociedades atrasadas. iv. a atuação competitiva em nível internacional deve ser pautada por ações comerciais e militares, de forma possibilitar o enfrentamento às demais nações imperialistas. vi. A possibilidade de ação competitiva internacionalmente associa-se à extensão e qualidade da malha ferroviária de uma nação. vii. Os Estados Unidos alcançariam absoluto destaque internacional por meio de sua capacidade competitiva, em decorrência, principalmente, de suas empresas e malha ferroviária. Dimensão subjacente: (1) A possibilidade de competir adequadamente no mercado global demandaria o fortalecimento da economia nacional, inclusive por meio das restrições à competição negativa entre empresas. (2) Tal possibilidade se relaciona também à capacidade das empresas nacionais, portanto, é até mesmo necessária alguma ação competitiva internamente, com regras previamente estabelecidas.	Chandler (1963; 1999) Marx (1984; 1986; 1996) Carpintèro (2000) Perrow (2002) Karnal (2004) Fernandes e Morais (2004) White (2012) Wolmar (2012a; 2012b) Belluzzo (2013) Ameur (2013) Hobsbawm (2014a; 2014b; 2014c) Fiori (2014)	Imprensa / Governo	Durante e após a Guerra de Secessão

Fonte: Autor

A partir das informações constantes no quadro, além do que já foi referenciado nas seções 4.1.4, 4.2.5, 4.3.4 e 4.4.1, destaco o estabelecimento das seguintes relações entre as perspectivas: A perspectiva afirmativa da competição caracteriza sua concepção ampliada e intensificada, inclusive em virtude do enfrentamento de outras nações. No

que se refere a esta questão, a percepção compartilhada à época era de que um país nascente, como foi o caso dos Estados Unidos no período em análise, precisaria lidar com sua consolidação interna, ao mesmo tempo em que precisaria firmar-se enquanto nação relevante internacionalmente. Assim, ainda que a perspectiva afirmativa da competição apresente referência a alguns preceitos da ideologia liberal, como a possibilidade de atuação a partir dos interesses individuais (no caso, nacionais) e protecionismo em situações de extrema desvantagem frente a concorrentes internacionais, seu foco principal não se apoiava no estabelecimento de uma competição livre, sustentada por ações empresariais, com pouca ou nenhuma intervenção estatal. De forma contrária, a perspectiva afirmativa da competição demanda, ao menos no período analisado, forte presença estatal (não somente por meio do fomento às atividades econômicas, mas também por meio da intervenção política e militar), estabelecimento de acordos rígidos e protegidos, inclusive pela força das armas, por meio da ação imperialista.

No entanto, o sucesso da ação competitiva apoiada na perspectiva afirmativa dependia das condições internas econômicas das nações. A este respeito, de forma geral, a perspectiva compartilhada associa-se à dimensão negativa, especialmente vinculada às perdas financeiras associadas (nem tanto pelo risco à sobrevivência da empresa, mas muito pela impossibilidade de atender à remuneração considerada justa pelos investidores), mas também aos riscos de acidentes causados pela qualidade do serviço prestado. Assim, apoiado nas práticas competitivas realizadas, a ação competitiva apresentava-se também como risco para o fortalecimento do mercado interno, fator crucial para enfrentamento às demais nações consideradas avançadas, como já observado.

Nestas condições, a perspectiva de competição compartilhada (ao menos internamente) afasta-se das premissas liberais, propagadas pelos economistas da Escola Clássica (perspectiva positiva da competição). Contudo, ao mesmo tempo em que são desejados determinados aspectos entendidos como positivos da competição clássica, a impossibilidade de restringir absolutamente a competição ferroviária ocasionam as dimensões de que a competição (em algum nível) seria inevitável e de que dos seus males poderiam surgir oportunidades. Tal perspectiva, denominada negativa de consequências positivas, apresenta profunda relação com as perspectivas positiva e negativa da competição. Neste sentido, esta poderia apresentar-se como uma perspectiva local que congregue opiniões divergentes, fortalecendo a atuação internacional a partir

da perspectiva afirmativa. Entretanto, uma vez que sua identificação se dá somente no ano final do período em análise, a confirmação de tal asserção não pode ser aprofundada.

Destaco também a identificação de profunda transformação associada à elaboração argumentativa relacionada à concepção sobre a competição por parte do discurso da imprensa entre o período inicial (anterior à guerra) e os períodos posteriores. Assim, no intuito de proporcionar maior validade à análise discursiva da imprensa relativa aos anos de 1860 e 1861 (até o início do conflito), identifiquei a oportunidade de analisar edições do jornal anteriores ao ano de 1860. Assim, realizada análise relativa a mesma publicação no ano de 1859 identifiquei mais 15 trechos relacionados ao conceito de competição associado às ferrovias, por parte da imprensa. Considerando, além de sua representatividade, que o conteúdo identificado no referido ano corrobora com os argumentos apresentados na análise proposta neste estudo em período anterior ao conflito, avaliei como satisfatória a referência a apenas mais um ano. Uma vez que tal análise apresenta-se relativa a período anterior às delimitações propostas para este estudo (decorrendo inclusive da prática analítica realizada), as considerações relativas, assim como os trechos em destaque são apresentados no Apêndice A.

Realizadas as devidas considerações, compreendo ser possível atender satisfatoriamente à pergunta de pesquisa, bem como submeter tal elaboração ao pressuposto de tese.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A contestação às práticas e lógicas organizacionais contemporâneas tem sido ampliadas ao longo do tempo, apresentando maior popularização a partir das décadas de 1980 e 1990 (ALVESSON; WILLMOTT, 1992; FOURNIER; GREY, 2000; PAES DE PAULA, 2008). Tão diverso quanto possível, e destacadamente orientado às dinâmicas organizacionais das grandes corporações, tais críticas se relacionam, direta ou indiretamente aos diferentes entendimentos e práticas competitivas realizadas pelas organizações empresariais (VAUGHAN, 1999; ANTUNES, 2000; 2005; 2015; KORTEN, 2001; FARIA, 2007; PAGÈS et al, 2008; BANERJEE, 2008; AKTOUF, 2011; MEDEIROS, 2013). Apoiada na justificativa de responder ou antecipar-se aos concorrentes, a perspectiva associada ao conceito de competição vivenciada nestas organizações seria comparável a uma batalha, a uma guerra pela sobrevivência individual (manutenção do emprego e *status* social) e organizacional (perenidade) (GAULEJAC, 2014; DEJOURS, 2014).

Relacionado a tal perspectiva, chama atenção a histórica aproximação entre organizações capitalistas e lógicas militares, que se desenvolve especialmente a partir do século XIX (GEORGE, 1972; RAPAPORT, 2010). Decorrente da complexificação das operações organizacionais, em virtude da ascensão de grandes corporações no ambiente social, a primeira inspiração decorria da obra de Clausewitz (2010). A recorrência a tal modelo não se restringe, contudo, a este período, sendo identificada tanto no desenvolvimento de diferentes áreas da Administração (como é o caso da Escola Clássica de Administração, no Escola de Relações Humanas, no desenvolvimento dos estudos de Estratégia, entre outros) (FAYOL, 1989; GULICK; URWICK,1937; URWICK, 1937; MAYO, 1945; DALE; URWICK, 1975; WITTINGTON, 2002; OLIVEIRA, 2012), quanto da formação educacional de suas e seus profissionais (ALCADIPANI; BERTERO, 2012).

A identificação da inspiração militar não se limita, contudo, aos estudos teóricos da Administração. No que se refere a tal questão, também Weber (1999) e Hobsbawm (2014a) destacam profundo relacionamento da gestão organizacional capitalista com lógicas militares. Tal impulso haveria decorrido, conforme observam os autores, da necessidade do estabelecimento de práticas organizacionais pautadas pelo controle produtivo e busca de eficiência. Sobre ambos destaca-se a constituição de um modelo

racional mais amplo, orientado para realização de tarefas de forma estruturada e práticas de controle que atendessem a necessidade de grandes empresas. O modelo escolhido era identificado como o mais bem-sucedido para a época quanto a estas questões: a organização militar (DOBB, [1963] 2012; GEORGE JR, 1972; HOBSBAWN, 2014c).

Inserido neste momento inicial encontra-se também a dimensão associada à "Sociedade Organizacional". Pautada sobre a expectativa do atingimento do nível máximo do desenvolvimento humano, possibilitado pela racionalidade, liberdade individual e popularização da justiça, tal modelo social decorre fundamentalmente da ascensão dos ideais burgueses na Europa. Desta forma, direcionado também pela concepção liberal de competição, a assunção a tal sociedade foi utilizada também para subjugar aquelas que eram consideradas inferiores ou primitivas (WOLIN, 1961; CLEGG, 1998; REED, 2010; HOBSBWAM, 2014b; 2014c).

Tal perspectiva a respeito da competição, assim, decorre da ascensão da ideologia liberal, associada à Escola Clássica da Economia. Contraposição ao ideal medieval, coube à Smith (1976) destaque na defesa dos princípios de liberdade econômica, sem intervenção estatal e apoiado nas iniciativas individuais e no equilíbrio natural do mercado. A tal lógica competitiva desenvolve-se toda uma concepção apoiada no pensamento científico da época, com destaque à Teoria da Evolução, de Charles Darwin. Assim, a atuação competitiva não só se apresentaria enquanto prática natural da economia, como proporcionaria ganhos coletivos a partir da busca dos interesses individuais, tendo como balizador a noção de "sobrevivência do mais adaptado" (HOBSBAWM, 2014a).

Crítico à concepção capitalista liberal, Marx (1984; 1986; 1996) observava que os limites à acumulação de capital por parte dos capitalistas tenderiam à consolidação e ao estabelecimento do monopólio, contrariando os princípios de livre competição, propostos por Smith (1976). Associado a esta perspectiva está a concepção de que se daria uma disputa pela sobrevivência no mercado, sendo necessário tornar-se e manter-se mais poderoso que seu concorrente, inclusive na disputa entre economias nacionais (HUNT, 1981; NETTO; BRAZ, 2010).

Desta forma, a partir da concepção de práticas ideológicas para dominação e controle dos indivíduos (THOMPSON, [1990] 2009; EAGLETON, 1997; VAN DIJK, 2006; 2012, é possível supor que a incorporação do léxico e práticas militares no âmbito das organizações contemporâneas não se daria ao mero acaso. Ao contrário, sua constituição se daria a partir de uma motivação para manipulação das vontades

individuais, a partir dos interesses de determinados grupos. Assim, na possiblidade de desconstrução da ideologia vigente e oportunidade de reflexão e ressignificação (EAGLETON, 1997; HALL, 2003) do léxico e práticas associadas à gestão da competição organizacional, propus como argumento de tese que **a noção geral associada à competição organizacional, especialmente a partir da segunda metade do século XIX, decorre fundamentalmente da incorporação de ideologia bélico-militar às teorias e práticas organizacionais.**

Para atender ao argumento de tese foi estabelecido como recorte analítico o período entre a ocorrência da Guerra de Secessão, nos Estados Unidos, e a construção da primeira ferrovia transcontinental, a *Transcontinental Pacific Railroad*. A escolha reflete a proposta dos trabalhos de Chandler (1963; 1999) e Perrow (2002) quanto ao fundamental papel das ferrovias no estabelecimento do gerenciamento contemporâneo, assim como da possibilidade da constituição das grandes corporações capitalistas. A este respeito, estes autores, além de Wolmar (2012a; 2012b) e White (2012) também ressaltam a importância das organizações ferroviárias na constituição econômica, social e militar dos Estados Unidos, enquanto jovem nação. A este respeito, especial destaque é dado para a participação destas empresas e os efeitos decorrentes da Guerra de Secessão e da *Transcontinental Pacific Railroad*. Assim, na expectativa de corresponder ao argumento de tese, propus refletir quanto à seguinte pergunta de pesquisa: **Em que sentido a concepção compartilhada sobre a competição praticada no ambiente ferroviário estadunidense se relaciona a uma ideologia bélico-militar, a partir dos eventos históricos da Guerra de Secessão e a construção da *Transcontinental Pacific Railroad*?**

Para efetuar tal análise foi estruturada uma pesquisa qualitativa, apoiada sobre a estratégia historiográfica (CURADO, 2001; VIZEU, 2007; PIERANTE, 2008; COSTA; BARROS; MARTINS, 2010), inserida no paradigma da história nova (LE GOFF, 2005).

Do ponto de vista analítico, esta tese foi fundamentada nos princípios da História dos Conceitos (KOSELLECK, 1992; 2006; VIZEU; MATITZ, 2014) e inspirada na proposta de Análise Crítica do Discurso proposta por Van Dijk (2006). Contudo, para atender às necessidades específicas da pesquisa foi desenvolvido o método analítico da Análise Conceitual Discursiva Sócio-historicamente Contextualizada (ACDSC). Apoiada sobre a diversidade de discursos e relacionados a um mesmo conceito e inseridos em um determinado contexto histórico, esta pesquisa documental foi realizada

sobre as edições do *American Railroad Journal* relacionadas à competição das empresas ferroviárias, publicadas entre os anos de 1860 e 1869.

No caminho trilhado para refletir sobre a pergunta de pesquisa, primeiramente foi realizada análise de período anterior à Guerra de Secessão. Tendo como referência cronológica o evento considerado estopim para o início do conflito no final do ano de 1860, a eleição para presidente dos Estados Unidos, vencida por Abraham Lincoln. Foram identificadas duas perspectivas antagônicas quanto ao conceito de competição: uma positiva (alinhada aos preceitos da ideologia liberal) e outra negativa, destacando as dificuldades vivenciadas pelos gestores organizacionais e remuneração dos investidores. Contudo, ainda que os discursos analisados evidenciem práticas competitivas contundentes e até questionáveis do ponto de vista legal, em período anterior à Guerra de Secessão não foi identificada relação entre a ideologia bélico-militar e as perspectivas relacionadas à competição.

Tal cenário começa a modificar-se com o início do conflito entre os estados do Norte e do Sul, especialmente a partir da publicação do Ato Ferroviário do Pacífico, em 1862, autorizando a construção da primeira ferrovia transcontinental. Ainda que a perspectiva das empresas ferroviárias quanto ao conceito de competição permaneça inalterada, à exceção do apoio argumentativo favorável aos acordos e união como forma de evitar a competição, manifestou-se no discurso da imprensa a denominada perspectiva afirmativa da competição. Associado a esta, observo a manifestação do direito (e até mesmo a necessidade) de competir internacionalmente, no sentido de reforçar uma condição de sociedade civilizada e progressista.

Ainda no período de guerra, destaquei outra modificação significativa no discurso da imprensa, ainda que restrito ao contexto interno aos Estados Unidos. Assim, substituindo o discurso relacionado à perspectiva positiva da competição pela construção argumentativa relacionada à perspectiva negativa, o discurso apresentado pela imprensa passa a destacar o que era percebido como impactos negativos da competição, além dos movimentos de monopolização (ações de consolidação empresarial e acordos tarifários). A noção subjacente a tal mudança associa-se à perspectiva afirmativa da competição. Tal associação refere-se à forma como a competição entre ferrovias era concebida internamente e, considerando o papel estratégico destas tanto para atingir o progresso, quanto competir internacionalmente, a união de forças internas proporcionaria melhor condição de competir contra outras nações.

A análise dedicada ao período entre o final da Guerra de Secessão e a conclusão da primeira ferrovia transcontinental proporcionou contato com novas perspectivas relacionadas ao conceito de competição. Do ponto de vista das empresas e do mercado interno, ainda que a perspectiva negativa da competição apresente amplo destaque, foi possível identificar uma nova forma de encarar o processo competitivo entre empresas: a perspectiva negativa de consequências positivas. A este respeito, identifiquei referências à inevitabilidade da competição (ocasionando ações de melhoria organizacional para lidar com ela) e aos benefícios compartilhados decorrentes da mesma.

Também no sentido de evidenciar a intensidade das ações para evitar a competição, foi possível identificar um discurso governamental, em âmbito estadual. Ainda que não seja possível elaborar um cenário mais amplo quanto à perspectiva governamental, tal matéria reforça a intensificação das ações empresariais na constituição de monopólios, argumentação discursiva bastante presente nas matérias empresariais e da imprensa.

Representativos foram também as aproximações entre a ideologia bélico-militar referente ao período em análise. Neste período foi possível identificar intensificação da perspectiva afirmativa da competição, principalmente a partir do discurso da imprensa. No que se refere a esta, identifiquei intensificação da concepção de enfretamento e expansão imperialista. Assim, a perspectiva que se apresentava associada à capacidade competitiva internacional, comparável a ações de grande impacto comercial transformar-se em uma perspectiva imperialista, pautada pela expectativa de expansão comercial a partir da ação de ação política e militar.

Também no contexto interno identifico aprofundamento das relações entre a gestão organizacional ferroviária e a estrutura militar estatal. Tal aproximação se dá de duas formas, na base e no topo da organização. No que se refere à base organizacional, observo referência direta ao desenvolvimento de “virtudes” militares nos operários envolvidos com a produção das ferrovias transcontinentais, assim como o deslocamento das tropas disponíveis em decorrência da perspectiva de término da guerra. Do ponto de vista da gestão das empresas ferroviárias, destaquei subordinação dos interesses das grandes ferrovias às demandas e interesses governamentais da União, especificamente representada por oficiais de alta patente do exército. É necessário destacar que, ainda que nem todas as análises apresentavam referência direta à competição, em virtude da expressiva representatividade das ferrovias na atuação competitiva estadunidense

internacionalmente, as conexões entre prática ou ideologia bélico-militar e a gestão ferroviária foram consideradas relacionadas à perspectiva de competição, ainda que de forma indireta.

É a partir destas observações que se apresentou possível atender a pergunta de pesquisa. A respeito desta, primeiramente observo que será necessário abordar sua resposta a partir de duas elaborações argumentativas: Do ponto de vista da competição praticada entre empresas ferroviárias, observo que não foram identificadas construções discursivas que proporcionem associação consistente entre a ideologia bélico-militar contextualizada e a perspectiva de competição compartilhada por estas empresas. A ocorrência da Guerra de Secessão tampouco modifica a perspectiva de competição apresentada pelas empresas, sendo recorrente no período do conflito e posterior a ele a mesma dimensão negativa da competição. Desta forma, de maneira geral a perspectiva da competição entre ferrovias tem caráter iminentemente negativo e a maneira identificada pelas empresas para lidar com tal questão passa, antes, pela busca de favorecimento político e realização de acordos com outras ferrovias, no sentido de eliminar a competição.

Isto não significa dizer, entretanto, que foi identificado absoluto distanciamento da perspectiva negativa da competição de qualquer caráter conflituoso ou violento. De outra forma, a mobilização contrária à competição por parte dos gestores ferroviários decorre justamente do caráter agressivo desta dinâmica, inclusive com o emprego de ações ilegais e destrutivas na disputa pela concentração do mercado. Assim, ainda que não sejam evidenciadas práticas militares, perspectiva expansionista ou mesmo reforço ao ideal de concorrência natural, pautados sobre a racionalidade econômica, são identificadas ações de intenso conflito, finalidade devastadora junto aos concorrentes e disputa agressiva pelo controle do mercado.

Entretanto, a mesma constatação não se apresenta quando a análise é orientada pelo papel desempenhado pelas ferrovias no contexto em questão. No que se refere a este, foi possível identificar a transformação discursiva relacionada à competição associada às ferrovias, a partir da Guerra de Secessão. Esta perspectiva afirmativa da competição foi identificada principalmente por parte da imprensa, mas também apoiada em informações governamentais. Tal perspectiva é profundamente dedicada à competição em escala internacional, na atuação contra nações consideradas avançadas, por meio da dominação política, econômica e militar de nações e povos considerados atrasados. Neste sentido, ainda que no referencial teórico tenham sido identificadas

características culturais expansionistas e constituição do imaginário de uma grande nação ao longo da história estadunidense (KARNAL, 2004; FERNANDES; MORAIS, 2004; AMEUR, 2013), tais concepções não foram tão diretamente evidenciadas quanto outras duas questões: o fundamental papel das ferrovias (rede e empresas ferroviárias) e a necessidade de atuação político-econômico e militar internacionalmente.

No que se refere ao segundo ponto, destaco que tal necessidade apresenta-se inserida na dimensão de progresso a partir de uma perspectiva iminentemente europeia associada ao período histórico, inclusive como forma de demonstrar o patamar evolutivo de uma sociedade frente às demais (BRAUDEL, 1996a; WEBER, 1999; HOBSBAWM, 2014c). A este ideal de progresso estão relacionados a profundas transformações econômicas e sociais, em oposição ao que era vivenciado pela sociedade europeia durante a Idade Média (WALLERSTEIN, 1974; BRAUDEL, 1996a; HOBSBAWM, 2014c). Apoiado na concepção de pensamento racional decorrente destas transformações encontram-se não somente os ideais de liberdade individual, reforço ao pensamento esclarecido e justiça (WOLIN, 1961; CLEGG, 1998; WEBER, 2006; REED, 2010; HOBSBAWM, 2014c), mas inclusive as concepções econômicas associadas.

A respeito destas, também sustentadas no discurso científico e associadas ao ideal burguês nascente, são desenvolvidas a partir da concepção natural das leis econômicas, inserida também a concepção de concorrência (BELLUZZO, 2013; HOBSBAWM, 2014c). Assim, a dimensão associada à competição recebe contornos de disputa natural pela sobrevivência, justificada por elaborações teóricas, como o darwinismo social. A identificação do "mais apto" justificava, portanto, a condição de dominar e subjugar outros povos identificados como inferiores ou primitivos, apoiada por uma pretensão superioridade biológica e, consequentemente, social, que possibilitaria o avanço da humanidade (KEEGAN, 2006; HOBSBAWM, 2014b; 2014c). A todo este contexto está associado o processo expansionista praticado pelos países industrializados, especialmente a partir de 1850, incluída neste a ascensão de uma política militar de Estado, justificada pela expansão comercial das empresas capitalistas (KEEGAN, 2006; HOBSBAWM, 2014b; FIORI, 2014).

Assim, naquilo que se refere à pesquisa realizada, foi possível identificar profundo alinhamento da perspectiva afirmativa da competição ao desenvolvimento de um pensamento idealizado, ou uma ideologia, sob o qual o caráter progressista e evolutivo de uma sociedade apresentar-se-ia diretamente vinculado à sua capacidade e

demonstração de força econômica, inclusive por meio do poderio bélico-militar. Foi possível observar também o entendimento sobre o direito que os povos pretensamente mais evoluídos teriam de impor às demais sociedades humanas suas determinações. Especificamente nesta condição foram identificadas ações direcionadas à atuação estadunidense às demais jovens nações americanas, coerentes, inclusive, à construção ideológica e política da Doutrina Monroe (FERNANDES; MORAIS, 2004).

Contudo, merece destaque também o caráter expansionista das nações industrializadas no período em destaque (KEEGAN, 2006; HOBSBAWM, 2014b; FIORI, 2014). Tal contexto parece apresentar grande influência na construção discursiva relacionada à competição em um momento crucial para a nação estadunidense, tanto do ponto de vista interno quanto externo. Do ponto de vista externo, foi possível observar destacada e crescente referência às vantagens comerciais e posições territoriais assumidas por nações consideradas concorrentes, associado ao interesse pelo enfrentamento e consolidação do mesmo poderio internacionalmente.

Já naquilo que se refere ao ambiente interno dos Estados Unidos, foram amplamente observadas construções argumentativas contrárias a competição (especialmente concentradas nas empresas ferroviárias e imprensa). Tal dimensão, à primeira vista contraditória frente a perspectiva afirmativa da competição, foi proposta na análise como uma tentativa de fortalecimento econômico e institucional da nação, diante da necessidade de enfrentamento internacionalmente. Alinhado a tal análise, foi observado na subseção 2.2.4 que, mesmo que pontualmente previsto no pensamento econômico clássico (SMITH, 1976), em um sentido ampliado, Fiori (2014) destacou sistemático desrespeito aos preceitos econômicos liberais neste período, marcadamente representados pela atuação incisiva do Estado na economia, atuações diretas e indiretas, legais e ilegais, contrárias à livre concorrência e competição. É neste sentido que avaliei ser possível a aproximação proposta entre perspectiva afirmativa e negativa da competição, a partir do início da Guerra de Secessão. Tal configuração aprofunda ainda mais o caráter ideológico bélico-militar da concepção de competição apresentada, uma vez que, conforme observaram Hobsbawm (2014b) e Fiori (2014), a perspectiva de fortalecimento econômico internamente se sustentaria na capacidade de atuação bélica (política e militar) externamente. Em outras palavras, a partir da Guerra de Secessão, a aceitação de argumentações e ações orientadas pelo que denominei perspectiva negativa da competição apresentar-se-ia contida na concepção afirmativa de competição (e consequentemente, também relacionada à ideologia bélico-militar). O reforço a tal

argumento se dá a partir do destacado papel que as empresas ferroviárias possuam no período em questão.

Desta forma, retomando os papéis associados às ferrovias no período em análise, assim como seu vínculo à perspectiva afirmativa da competição, destaco sua condição básica para o progresso e civilidade de uma nação. Associada aos ideais da Revolução Industrial e da demonstração das potencialidades humanas, o transporte ferroviário habitou o imaginário social do século XIX vinculado à noção de progresso (WOLMAR, 2012a; 2012b). No que se refere aos Estados Unidos, o desenvolvimento de tal modal representou também a constituição da própria nação, não apenas do ponto de vista econômico, mas também do social (CHANDLER, 1963; 1999; PERROW, 2002; WHITE, 2012; WOLMAR, 2012a; 2012b). Desta forma, é bastante representativo que, ao mesmo tempo em que a perspectiva negativa da competição se estabelece no discurso da imprensa, a partir da Guerra de Secessão (considerando também sua associação à perspectiva afirmativa do conceito), a ascensão e amplificação da perspectiva afirmativa é identificada, neste estudo, exatamente a partir do projeto governamental da ferrovia transcontinental.

Tal versão coaduna com as perspectivas apresentadas por Wolmar (2012a) e White (2012) de que, além do caráter estratégico militar e todo potencial econômico associado à construção desta ferrovia, sua autorização e construção marca também o protagonismo do governo central no desenvolvimento ferroviário estadunidense, tendo por partida a Guerra de Secessão. Assim, a partir do que foi possível identificar na análise ao longo e após a Guerra de Secessão, a ação governamental não se restringiu a comandar e fiscalizar a construção da ferrovia transcontinental, mas também de ampliar o envolvimento dos altos escalões militares na gestão das empresas ferroviárias estadunidenses. Assim, no que se refere à relação entre tal protagonismo e a perspectiva afirmativa de competição, ressalto a referência ao papel do Estado na condução econômica, política e militar da ação expansionista nacional no período em destaque, apresentado por Fiori (2012) e Hobsbawm (2014b). Assim, uma vez que o estabelecimento da perspectiva afirmativa da competição no âmbito estadunidense, associa-se fortemente à construção da ferrovia transcontinental, inserida aí a interferência estatal nas ferrovias, por meio de representantes militares, apresento o estabelecimento de mais um vínculo entre o papel desempenhado pelas ferrovias à época e a perspectiva afirmativa da competição.

Um terceiro e último aspecto que aproxima e relaciona a perspectiva afirmativa da competição ao papel desempenhado pelas ferrovias configura-se no ambiente sobre o qual a malha ferroviária estadunidense se desenvolve. Imersa na ideologia liberal o estabelecimento das ferrovias se dá, inicialmente, a partir da ideia de livre iniciativa, caro à sociedade estadunidense (PERROW, 2002; KARNAL, 2004). Assim, a absoluta autonomia individual sobre a construção de novas linhas ferroviárias (ao menos até o período em análise), não somente apresentaria maior intensidade competitiva (conforme identificados nos trechos que configuram a perspectiva negativa), mas significaria também vivencia repleta no ideal de livre concorrência, com todos os benefícios idealmente associados (perspectiva positiva da competição). Contudo, destacando também o ideal competitivo de inspiração liberal entre nações, observado por Hobsbawm (2014b) e Fiori (2014) é possível supor que a modificação da construção argumentativa proferida pela imprensa entre o período anterior e posterior à Guerra de Secessão (da perspectiva positiva para a perspectiva afirmativa) seja relacionada com as próprias transformações relacionadas à competição entre nações industrializadas globalmente. Em outras palavras, a mudança da perspectiva de competição associada à imprensa, identificada na análise, pode significar a intensificação dos valores liberais compartilhados em período anteriormente à guerra, apresentando grande referência às empresas ferroviárias. Desta forma, a partir da análise realizada, ainda que a perspectiva sobre a competição praticada entre as empresas ferroviárias estadunidenses não se relacione à uma ideologia bélico-militar, no período entre a Guerra de Secessão e a construção da *Transcontinental Pacific Railroad,* foi possível identificar a ascensão de uma perspectiva competitiva pautada por uma ideologia bélico-militar e vinculada a organizações ferroviárias. Dito de outra forma, foi identificada na relação com empresas ferroviárias a justificativa de ações bélico-militares orientada por idealizações econômicas, políticas, sociais e até mesmo biológicas.

Assim, uma vez que tal ideologia teria se apresentado como forma de manipular e subjugar pessoas, além de se apresentar como base para construções mentais e idealizações que orientaram construções e relações sociais desiguais e violentas, a partir dos interesses ocultados de específico grupo da sociedade, estaria configurada assim sua utilização para o estabelecimento de relações de dominação. Tal concepção teórica alinha-se ao entendimento das concepções críticas de ideologia (THOMPSON, [1990] 2009; EAGLETON, 1997; VAN DIJK, 1990; 2006). Evidenciando ainda a atuação e reforço ideológico, observo as variações textuais, identificadas especialmente a partir da

coerência argumentativa e a proposição de pressupostos implícitos, no reforço da ideologia dominante (THOMPSON, [1990] 2009; EAGLETON, 1997; VAN DIJK, 1990; 2006), indicando a finalidade de exercer poder (FOUCAULT, 2012; VAN DIJK, 2006; 2012).

Ainda no que se refere ao caráter bélico tal perspectiva, mesmo que se associe a uma ação governamental estadunidense, inserida no movimento expansionista de nações capitalistas industrializadas ocorrido na segunda metade do século XIX, guarda profundos vínculos com a dimensão competitiva a que estavam inseridas as empresas ferroviárias estadunidenses, especialmente as ferrovias transcontinentais, a partir da Guerra de Secessão. Dito de outra forma, ainda que a perspectiva competitiva orientada por uma ideologia bélica não tenha sido desenvolvida entre as empresas ferroviárias estadunidenses, sua constituição se dá de forma inerente à importância, funcionamento, manutenção e finalidade destas organizações. A este respeito, talvez mais contundente que identificar o desenvolvimento de uma perspectiva da competição empresarial vinculada à uma ideologia bélico-militar entre empresas ferroviárias, seja identificar tal presença na constituição política-governamental, e consequentemente empresarial, da época. Tal gravidade decorre, inclusive, da possibilidade de maior dispersão do discurso ideológico para outros negócios, uma vez que haveria se tornado uma "política nacional". Em outras palavras, o caráter geopolítico da perspectiva afirmativa da competição pode ter proporcionado maior potencial de influência sobre as demais empresas. Tal elaboração possibilita, assim, reflexão quanto ao pressuposto de tese apresentado.

A este respeito, ainda que não tenha sido identificada efetiva incorporação da ideologia bélico-militar na concepção de competição compartilhada entre empresas ferroviárias, a partir da análise realizada observo impacto fundamental da Guerra de Secessão na perspectiva de competição ferroviária compartilhada, de duas formas. A partir de um recorte local (âmbito nacional e regional), ao contrário do que era proposto pela ideologia liberal, as ações para competição seriam amplamente percebidas como algo a ser administrado, de forma a evitar o que era identificado como seus efeitos negativos. A perspectiva subjacente, apresentada na análise e proposta por este trabalho, seria de que a necessidade de tal administração decorreria da necessidade de proporcionar o fortalecimento de organizações para competir internacionalmente. Desta forma, a Guerra de Secessão marcaria, para os Estados Unidos, o momento de incorporação da competição organizacional como ferramenta expansionista e

imperialista frente ao cenário externo. Assim, a partir da perspectiva compartilhada no período da Guerra de Secessão e após, a competição econômica frente outras nações necessariamente se daria por meio de grandes organizações empresariais que, orientadas pelos interesses estatais, equivaleriam à uma ação bélica. Devo ressaltar, contudo, que tal perspectiva foi identificada no discurso da imprensa, em referência ao discurso governamental, estando ausente, ao menos neste período, no discurso empresarial ferroviário. Desta forma, ainda que a análise realizada não permita evidenciar que as concepções associadas à competição organizacional, no período em análise, decorram da incorporação de ideologia bélico-militar, a mesma permite identificar transformações fundamentais neste sentido, demandando novos estudos dedicados a esta relação.

Assim, não pretendo com este estudo, apresentar análise definitiva ou inevitável a respeito da compreensão quanto ao conceito de competição. Ao contrário, conforme observado anteriormente, uma das finalidades da ACDSC é exatamente ampliar o debate sobre questões historiográficas, proporcionando maior amplitude de conhecimentos e o desenvolvimento de novas considerações a respeito de problemas atuais. Neste sentido, apesar das limitações deste estudo e sugestões de novas pesquisas, destaco que esta pesquisa contribui para dirimir a vagueza semântica relacionada ao conceito de competição organizacional, a partir de uma perspectiva crítica, apoiada na construção histórica associada a conceito.

Desta forma, ressalto ser importante destacar algumas limitações deste estudo. A este respeito compreendo que estas referem-se ao pequeno período de análise anterior à Guerra de Secessão, além do uso restrito da fonte (conceito de competição) e da fonte restrita (acesso apenas a matérias publicadas por um jornal da época), além do recorte histórico estar inserido em um momento de conflito bélico (que pode influenciar as construções discursivas), sem esquecer de outras possibilidades interpretativas inerentes a paradigma metodológico escolhido e ao método da análise. Assim, se apresentam como exemplo de oportunidades para novas pesquisas: novas utilizações da ferramenta analítica, no sentido de evidenciar finalidades e limitações não identificadas neste estudo; ampliação ou modificação do recorte temporal para análise, possivelmente evidenciando novas relações e interpretações; análise de outras fontes documentais da época, também relacionadas ao conceito de competição; aprofundamento quanto às características competitivas compartilhadas entre empresas ferroviárias e as possíveis aproximações com o ideal competitivo identificado como perspectiva afirmativa da competição, além; da possibilidade de análise das concepções sobre competição em

outro grupo empresarial ou recorte específico. Outro aspecto que demanda melhor aprofundamento analítico refere-se ao pressuposto de tese e dos possíveis impactos associados à perspectiva competitiva internacional, decorrente da Guerra de Secessão, na dimensão competitiva das grandes organizações empresariais, sejam elas ferroviárias ou não.

Assim, identifico que este estudo contribui também para apropriação e conscientização (individual e coletiva), no caminho de proporcionar ressignificação associada ao conceito de competição organizacional. Subjacente a esta questão apresenta-se a intenção de atuar em favor da desconstrução de argumentação discursiva orientada por ideologias que visam domínio e manipulação dos indivíduos e grupos sociais, em favor de benefícios ocultos a determinados grupos sociais (EAGLETON, 1997; HALL, 2003; VAN DIJK, 2006). Espero, desta forma, contribuir para emancipação individual e transformação social.

REFERÊNCIAS

AKTOUF, Omar. **A Administração entre a tradição e a renovação**. São Paulo: Editora Atlas, 2011.

ALCADIPANI, R.; BERTERO, C. O. Guerra Fria e ensino do *management* no Brasil: o caso da FGV-EAESP. **RAE – Revista de Administração de Empresas.** São Paulo, vol. 52, n.º 3, mai/jun 2012.

ALTHUSSER, L. **Ideologia e aparelhos ideológicos do Estado.** Lisboa: Presença, 1970.

AMEUR, Farid. **Guerra de Secessão**. Porto Alegre/RS: L&PM, 2013.

ANSOFF, I. **Estratégia empresarial**. São Paulo: McGraw-Hill do Brasil, 1977.

ANTUNES, Ricardo. O toyotismo e as novas formas de acumulação do capital. In ANTUNES, Ricardo. **Sentidos do** Trabalho. Boitempo: São Paulo, 2000.

_____. O caráter polissêmico e multifacetado do mundo do trabalho. In ANTUNES, Ricardo. **O caracol e sua concha: ensaios sobre a nova morfologia do trabalho.** Boitempo: São Paulo, 2005.

_____. As metamorfoses no mundo do trabalho. In ANTUNES, Ricardo. **Adeus ao trabalho? Ensaios sobre as Metamorfoses e a Centralidade do Mundo do Trabalho.** Cortez: São Paulo, 2015

ARENDT, Hannah. **Eichmann em Jerusalém.** São Paulo: Companhia das Letras, 1999.

BACIC, M. J. **Gestão de custos: uma abordagem sob o enfoque do processo competitivo e da estratégia empresarial**. Curitiba: Juruá Editora, 2011.

BANERJEE, S. B. Necrocapitalism. **Organization Studies**, 29(12), pp. 1541-1563, 2008.

BARRETO, T. F. Ética ou ideologia empresarial?, In: ROCHA, H.; CASTRO, R. de; VIZEU, A. (orgs.). **Comunicação e ideologia**. Recife: PROEXT-UFPE & Ed. Universitária da UFPE, 2014.

BARNEY, J.B.; HESTERLY, W. Economia das Organizações: entendendo a relação entre as organizações e a análise econômica. In: HARDY, C.; CLEGG, S. R.; NORD, Walter R. **Handbook de Estudos Organizacionais – volume 3**. São Paulo: Editora Atlas, 2009.

BAUER, M.; GASKELL, G.; ALLUM, N. C. Qualidade, quantidade e interesses do conhecimento: evitando confusões. In: BAUER, Martin W.; GASKELL, George. **Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som: um manual**. Petrópolis: Vozes, 2008.

BELLUZZO, Luiz G. **O capital e suas metamorfoses**. São Paulo: Editora Unesp, 2013.

BENDIX, R. **Work and authority in industry.** California: University of California Press, 1974.

BRACKER, J. The historical development of the strategic management concept. **Academy of Management Review**, vol.5, nº.2, pp. 219-224, 1980.

BRAUDEL, F. **Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII – volume 2. Os jogos das trocas.** São Paulo: Martins Fontes, 1996a.

_____. **Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII – volume 3. O tempo do mundo.** São Paulo: Martins Fontes, 1996b.

BULGACOV, S.; SOUZA, Q. R.; PROHMANN, J. I de P.; COSER, C.; BARANIUK, J. **Administração estratégica: teoria e prática.** São Paulo: Atlas, 2007.

CAMARGOS, Marcos A. de; DIAS, Alexandre T. Estratégia, administração estratégica e estratégia corporativa: uma síntese teórica. **Caderno de Pesquisas em Administração.** São Paulo, v.10, nº 1, jan/mar 2003.

CARPINTÉRO, J. N. C. **Novas técnicas e velhos princípios: competitividade empresarial e formas de gestão**. Tese de Doutorado. Unicamp. 2000.

CELLARD, André. A análise documental. In: POUPART, Jean et al. **A pesquisa qualitativa: enfoques epistemológicos e metodológicos**. Petropolis: Vozes, 2010.

CHANDLER, A. **Strategy and Structure: chapters in the history of the industrial enterprise.** Cambridge: The M.I.T. Press, 1963.

_____. **The visible hand: the managerial Revolution in american business.** Cambridge, Massachusetts and London: The Belknap Press, 1999.

CLAUSEWITZ, Carl von. **Da Guerra**. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2010.

CLEGG, Stuart. **As organizações modernas.** Oeiras: Celta Editora, 1998.

COSTA, Alessandra de S. M.; BARROS, Denise F.; MARTINS, Paulo E. M.; Perspectiva histórica em Administração: novos objetos, novos problemas, novas abordagens. **RAE**, v.50, nº 3, jul/set. 2010.

CRESWELL, John W. **Projeto de pesquisa: métodos qualitativo, quantitativo e misto.** 3ª ed. Porto Alegre: Artmed, 2010.

CURADO, I. Pesquisa historiográfica em administração: uma proposta mercadológica. **Encontro Nacional da Associação Nacional dos Programas de Pós-graduação em Administração**, 25, 2001, Campinas. Anais. Campinas: ANPAD, 2001.

DALE, E; URWICK, L. F. **Organização e assessoria**. São Paulo: Editora Atlas S.A, 1975.

DAVEL, E.; ALCADIPANI, R. Estudos críticos em Administração: a produção científica brasileira nos anos 1990. **RAE**, v.43, nº 4, out/dez. 2003.

DEJOURS, Christophe. **A banalização da injustiça social.** Rio de Janeiro: Editora FGV, 2007.

DENZIN, Norman K.; LINCOLN, Yvonna. A disciplina e a prática da pesquisa qualitativa. In: DENZIN, N. K.; LINCOLN, Y. **O planejamento da pesquisa qualitativa: teorias e abordagens**. Porto Alegre: Artmed, 2006.

DOBB, Maurice. **A evolução do capitalismo**. Rio de Janeiro: LTC, 2012.

DOURADO, D. C. P.; CARVALHO, C. A. Controle do homem no trabalho ou qualidade de vida no trabalho? **CADERNOS EBAPE.BR,** v.4, n.4, dez, 2006

EAGLETON, T. **Ideologia**. São Paulo: UNEPS/BOITEMPO, 1997.

FARIA, José Henrique de. **Análise crítica das teorias e práticas organizacionais.** Atlas: São Paulo, 2007.

FAYOL, Henri. **Administração industrial e geral: previsão, organização, comando, coordenação, controle**. Atlas: São Paulo, 1989.

_____. The Administrative Theory in the State. In: GULICK, L.; URWICK, L. **Papers on the Science of Administration**. New York: Institute of Public Administration, 1937.

FERNANDES, L. E.; MORAIS, M. V. de. Os EUA no século XIX. In: KARNAL, L.; MORAIS, M. V. de; FERNANDES, L. E.; PURDY, SEAN. **História dos Estados Unidos: das origens ao século XXI.** São Paulo: Contexto, 2004.

FLICK, Uwe. **Introdução à Metodologia de Pesquisa: um guia para iniciantes**. Porto Alegre: Penso, 2009.

FOUCAULT, M. **As palavras e as coisas**. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

_____. **Arqueologia do saber.** Rio de Janeiro: Forenses, 2008.

_____**. A ordem do discurso: aula inaugural no Collège de France, pronunciada em 2 de dezembro de 1970.** São Paulo: Edições Loyola, 2012.

GASKELL, G.; BAUER, M. W. Para uma prestação de contas pública: além da amostra, da fidedignidade e da validade. In: BAUER, M. W.; GASKELL, G. (Ed.). **Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som: um manual prático**. Petrópolis: Vozes, 2005

GASTALDI, J. P. **Elementos de economia política**. São Paulo: Saraiva, 2005.

GAULEJAC, Vincent. **Gestão como doença social: ideologia, poder gerencialista e fragmentação social.** Aparecida - SP: Ideias & Letras, 2007.

GEORGE JR., Claude. **História do pensamento administrativo.** São Paulo: Editora Cultrix, 1972.

GODOY, Arilda S. Pesquisa Qualitativa: Tipos fundamentais. **RAE – Revista de Administração de Empresas**, São Paulo, v. 35, n. 3, p. 20-29, mai/jun., 1995.

GULICK, L.; URWICK, L. Notes on the Theory of Organization. In: GULICK, L.; URWICK, L. **Papers on the Science of Administration**. New York: Institute of Public Administration, 1937.

HABERMAS, J. Técnica e ciência enquanto "ideologia". In: **Os pensadores**. São Paulo: Abril Cultural, 1983.

HALL, S. **Da diáspora: identidades e mediações culturais**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2003.

HOBSBAWM, Eric J. **A era do capital, 1848, 1875.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2014a.

_____. **A era dos impérios, 1875-1914.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2014b.

_____. **A era das revoluções, 1789-1848**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2014c.

HOLANDA, Adriano. Questões sobre pesquisa qualitativa e pesquisa fenomonológica. **Análise Psicológica**, nº 3 (XXIV), 2006, p. 363-372.

HORKHEIMER, M. ADORNO, T. A indústria cultural: o iluminismo como mistificação das massas. In: LIMA, L.C. (org). **Teoria da cultura de massa.** São Paulo: Paz e Terra, 2000.

HOSKIN, K.; MACVE, R.; STONE, J. The Historical Genesis of Modern Business and Military Strategy: 1850 – 1950. **Interdisciplinary Perspectives on Accounting Conference.** Manchester, 7 – 9 jul, 1997.

HUNT, E. K. **História do pensamento econômico.** Rio de Janeiro: Campus, 1981.

_____; SHERMAN, H. J. **História do pensamento econômico.** Petropolis: Vozes, 2010.

JACQUES, Roy S. History, historiography and organization studies: the challenge and the potential. **Management & organizational history.** vol.1, nº 1, p.31-49, 2006.

JASMIN, Marcelo G. História dos Conceitos e teoria política e social: referências preliminares. **RBCS.** vol.20, nº 57, p.27-38, fevereiro/2005.

JÚNIOR, F. G. de P.; LEÃO, A. L. M. de S.; MELLO, S. C. B. de. Validade e confiabilidade na pesquisa qualitativa em Administração. **Revista de Ciências da Administração.** v.13, n.31, p. 190-209, set/dez 2011.

KARNAL, L. A formação da nação. In: KARNAL, L.; MORAIS, M. V. de; FERNANDES, L. E.; PURDY, SEAN. **História dos Estados Unidos: das origens ao século XXI.** São Paulo: Contexto, 2004.

KEEGAN, John. **Uma história da guerra.** São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

KORTEN, D. C. **When the corporations rule the world.** Connectticut, California: Kumariam Press, Berrett-Koehler Publisher, 2001.

KOSELLECK, R. Linguistic change and the history of events. **The Journal of Modern History**. vol.61, nº4, p.649-666, dec.1989.

_____. Uma História dos Conceitos: problema teóricos e práticos. **Estudos Históricos**. vol.5, n.10, p.134-146, 1992.

_____. **Futuro passado: contribuição à semântica dos tempos históricos.** Rio de Janeiro: Contraponto: Ed. PUC-Rio, 2006.

KUPFER, D. Padrões de concorrência e competitividade. **Texto para Discussão, 265**. Rio de Janeiro: IEI/UFRJ, 1991.

LE GOFF, J. **A história nova.** São Paulo: Martins Fontes, 2005.

LEMOS, Thiago T. A natureza da Guerra Moderna no pensamento de Carl Von Clausewitz. In: **XX Encontro Regional de História e Liberdade**. Anais. Franca: ANPUH/SP – Unesp, 2010.

LIND, William S. Compreendendo a Guerra de Quarta Geração. **Military Review.** p. 12-17, Janeiro/Fevereiro, 2005.

MARX, Karl. **O capital: crítica da economia política. Livro Primeiro. Tomo 1** São Paulo: Abril Cultural, 1984.

_____. **O capital: crítica da economia política. Livro Terceiro. Tomo 2 (segunda parte).** São Paulo: Abril Cultural, 1986.

_____. **O capital: crítica da economia política. Livro Primeiro. Tomo 2.** São Paulo: Abril Cultural, 1996.

MATITZ, Queila R. S.; VIZEU, F. Construção e uso de conceitos em estudos organizacionais: por uma perspectiva social e histórica. **RAP.** vol. 46, nº 2, p. 577-598, mar./abr. 2012.

MAYO, G. E. **The social problem for na industrial civilization.** Massachusetts: The Andover Press, 1945.

MEDEIROS, C. R. de O. **Inimigos Públicos: crimes corporativos e necrocorporações**. Tese de Doutorado. Escola de Administração de Empresas de São Paulo. 2013.

MERRIAM, S. B. **Qualitative research and case study applications in education: revised and expanded from case study research in education.** San Francisco: Jossey-Bass Education Series and The Josey-Bass Higher Education Series, 1998.

MOTTA, Fernando P.; VASCONSELOS, Isabella G. **Teoria Geral da Administração.** Thompson: São Paulo, 2006.

MOURA, Guilherme. Hipergeneralizações: organizações são quase qualquer coisa em *best-sellers* de introdução à Administração. **Cadernos EBAPE.BR**. Rio de Janeiro, v.12, nº1, artigo 4, jan/mar 2014.

MOTT, Frank L. **A History of American Magazines 1850-1865**. Harvard Univesity Press: Cambrige, Massachussets, 1970.

MOTTA, F. C P. Maurício Tragtenberg: desvendando ideologias. **RAE – Revista de Administração de Empresas**, v.41, n.3, pp. 64-68, jul – set 2001.

MOZZATO, A. R.; GRZYBOVSKI, D. Abordagem crítica nos Estudos Organizacionais: concepção de indivíduo sob a perspectiva emancipatória. **Cadernos EBAPE.BR**, v.11, n.4, artigo 1, Rio de Janeiro, dez. 2013.

NETTO, José Paulo; BRAZ, Marcelo. **Economia política: uma introdução crítica.** São Paulo: Cortez, 2010.

OLIVEIRA, Djalma de P. R de. **Estratégia empresarial e vantagem competitiva: como estabelecer, implementar e avaliar.** São Paulo: Atlas, 2012.

PAGÈS, Max; BONETTI, Michel; GAULEJAC, Vincent; DESCENDRE, Daniel. **O poder das organizações.** São Paulo: Atlas, 2008.

PAES DE PAULA, A. P. **Teoria Crítica nas organizações**. São Paulo: Thompson Learning, 2008.

_____. MARANHÃO, C. M. S. de A.; BARRETO, R. de O.; KLECHEN, C. F. A tradição e a autonomia dos estudos organizacionais críticos no Brasil. **RAE**, v.50, n.1, pp. 10-23, jan-mar 2010.

_____. Para além dos paradigmas nos Estudos Organizacionais: o circula das matrizes epistemológicas. **IV Colóquio Internacional de Epistemologia e Sociologia da Ciência da Administração.** Florianópolis, Santa Catarina, Brasil, março 2014.

PAIVA, R. V. C. de; COSTA, D. de M.; BARBOSA, F. V.; GONÇALVES, R. G. Epistemologia dos modelos de competitividade: uma nova proposta. **Revista Pensar Gestão e Administração,** v.3, n.2, jan 2015.

PERROW, Charles. **Organizing America: wealth, power, and the origins of corporate capitalism**. New Jersey: Princeton University Press, 2002.

PIERANTI, Octavio P. A metodologia historiográfica na pesquisa em administração: uma discussão acerca de princípios e de sua aplicabilidade no Brasil contemporâneo. **Cadernos EBAPE**, v.6, nº1, março 2008.

POSSAS, M. L. **Dinâmica da economia capitalista: uma interpretação a partir de Marx**. São Paulo: Editora Hucitec, 1989.

RAMOS, Guerreiro. **A nova ciência das organizações.** Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas, 1989.

RAPAPORT, Anatole. Prefácio. In CLAUSEWITZ, C. V. **Da guerra.** São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2010.

REED, M.. Teorização Organizacional: Um campo historicamente contestado. In CLEGG, S. R. HARDY, C., & NORD, R. W., **Handbook de estudos organizacionais**. São Paulo: Atlas, 2010.

REIS, J. C. **Escola dos Annales – a inovação em história.** São Paulo: Paz e Terra, 2000.

_____. **História & teoria: historicismo, modernidade, temporalidade e verdade.** Rio de Janeiro: FGV, 2007.

RIDDELL, T; SCHACKELFORD, J. A.; STAMOS, G. **Economics: a tool for critically understanding society**. Pearson Education: Boston, 2008.

SÁ, M. **Sobre organizações e sociedades.** Recife: Editoria Universitária da UFPE, 2009.

SEIFERT, R. E.; VIZEU, F. Crescimento organizacional: uma ideologia gerencial? **RAC**, v. 19, n. 1, pp. 127-141, Rio de Janeiro, Jan./Fev, 2015.

SILVA. A. B. e ROMAN NETO, J. Perspectiva multiparadigmática nos estudos organizacionais. In: SILVA, A. B. GODOI, C. K., BANDEIRA-DE-MELO, R. (orgs.). **Pesquisa qualitativa em estudos organizacionais**. São Paulo: Saraiva, 2006.

SILVA, Renata. Linguagem e ideologia: embates teóricos. **Linguagem em (Dis)curso – LemD**, v.9, n.1, p.157-180, jan/abr, 2009.

SLOAN, A. **Meus anos com a General Motors.** São Paulo: Negócio Editora, 2001.

SMITH, Adam. **A riqueza das nações.** Editora Nova Cultual Ltda: São Paulo, 1996.

TAYLOR, F. W. **Shop Management.** Harper & Brothers Publishers: New York and London, 1912.

THOMPSON, J. **Ideologia e cultura moderna**. Petrópolis: Vozes, 2009.

TROSTER, R. L.; MORCILLO, F. M. **Introdução à economia.** São Paulo: Makron Books, 2002.

TUCHMAN, G. Historical social science: methodologies, methods, and meanings. In: DENZIN, N. K; LINCOLN, Y. S. (Eds) **Handbook of Qualitative Research**. London: Sage, 1994.

URWICK, L. Organization as a technical problem. In: GULICK, L.; URWICK, L. **Papers on the Science of Administration**. New York: Institute of Public Administration, 1937.

VAN DIJK, T. A. **La noticia como discurso: compreensión, estrutura y producción de la información**. Madri: Síntesis, 1990.

_____. **Ideologia: uma aproximación multidisciplinaria**. Barcelona: Gedisa, 2006.

_____. **Discurso e poder.** São Paulo: Contexto, 2012.

VAUGHAN, D. The dark side of organizations: mistake, misconduct, and disaster. **Annual Review Sociology**, n.25, pp.271-305, 1999.

VIZEU, F. Em algum lugar do passado: contribuições da pesquisa histórica para os estudos organizacionais brasileiros. In: **Encontro Nacional da Associação Nacional dos Programas de Pós-graduação em Administração**, 31, 2007, Rio de Janeiro. Anais. Rio de Janeiro: ANPAD, 2007.

_____; MATITZ, Q. R. S. Contribuições da História dos Conceitos (Begriffsgeschichte) para os Estudos Organizacionais. **Revista Brasileira de Estudos Organizacionais**. v.1, n.2, p. 165-186, dez/2014.

WALLERSTEIN, I. **O Sistema Mundial Moderno – II. O mercantilismo e a consolidação da encomia-mundo europeia, 1600-1750.** Porto- Portugal: Edições Afrontamento, 1974.

WEBER, M. **Economia e sociedade.** v.2. Revisão Gabriel Cohn. Brasília: UNB, 1999.

_____. **História Geral da Economia**. São Paulo: Centauro, 2006.

_____. **A ética protestante e o espírito do capitalismo**. São Paulo: Editora Martin Claret, 2009.

WHITE, Richard. **Railroaded: the transcontinentals and the making of modern America.** New York: W. W. Norton & Company, 2012.

WHTTINGTON, R. **O que é estratégia.** São Paulo: Pioneira Thompson Learning, 2002.

WOLIN, S. **Politics and vision.** Londres: Allen and Unwin, 1961.

WOLMAR, C. **The great railway revolution**. London: Atlantic Books, 2012a.

_____. **Engines of war: how wars were won & lost on the Railways.** London: Atlantic Books, 2012b.

WOOD JR, T.; PAES DE PAULA, A. P. *Pop-Management*: A literatura popular de gestão no Brasil. **Núcleo de Pesquisas e Publicações**. EAESP/FGV/NPP. Relatório de pesquisa nº 3, 2002.

APÊNDICE A – DETALHAMENTO SOBRE PERSPECTIVA DA IMPRENSA ANTES DA GUERRA

Conforme observado na seção 4.5, a destacada transformação associada a argumentação da imprensa quanto à competição ferroviária é evidenciada nos documentos analisados. Considerando a limitação associada ao curto espaço temporal analisado em momento anterior à Guerra de Secessão, optei por detalhamento analítico de mais um ano anterior à guerra, neste caso o ano de 1859. A opção de inclusão de apenas mais um ano na análise refere-se a representatividade dos argumentos da imprensa associados à competição ferroviária neste mesmo ano. Assim, no que a refere ao ano em questão, foram identificados 15 trechos relacionados.

A primeira indicação de posicionamento diverso ao das empresas ferroviárias por parte da imprensa relaciona-se às críticas associadas ao modelo competitivo praticado pelas ferrovias, ou mesmo do direcionamento que estas empresas pretendiam dar ao papel da competição. Decorrente do modelo de competição praticado pelas ferroviais, os gestores atuariam para impor limites à concorrência, além de buscar benefícios exclusivos, apoiados sob a justificativa amplamente questionada de redução odos resultados financeiros em virtude da intensidade competitiva entre linhas. Classificados como comportamentos "insensatos" e "tolos", ou mesmo ressaltando fraquezas argumentativas contra a competição por parte destas empresas, tais medidas se apresentariam como subversão da perspectiva de competição natural, amplamente compartilhada à época. A ocorrência destas ações ocasionaria acordos negativos para a sociedade como um todo e dificuldades financeiras para outros seguimentos econômicos. Os trechos a seguir referem-se a tal compreensão:

> *When men are bent on a foolish errand, we must not expect anything but only foolish conduct. What do the people want? Why, to tax commerce in which millions are interested, for the benefit of the few who are always, as in the present case, seeking to create a monopoly, and to embarrass the free movement of merchandise for their own benefit. Suppose the tolls on railroads be reimposed, and that thereby the cost of transportation on the canals be increased, into whose pockets goes such increase?*
>
> *The Erie Canal and Competing Railroad, publicada em 08 de janeiro de 1859, American Railroad Journal, vol. XV, nº 02, página 294.*

The recent compact between the four great railroads, has given place to an excessive competition for a business (which, unfortunately, at the present time is a very meagre one)—to command the traffic, without any reference to the cost of transportation. The contest is for freight between New York and distant points in the west. Rates for passenger and local traffic of all kinds, are at present well maintained; so that the contest, as we shall hereafter show, is not so entirely destructive to the income of the several roads, as might, at first sight, be imagined.

(...)

It is some comfort, however, to know that the competition now going on is less injurious to the interests of the companies than has generally been supposed, from the noise that has been made about it in the public press. Taking all the lines, we do not believe that one-sixth of the western business going to and from New York, is property a subject for competition.

(...)

Assuming that one sixth of the through business of the respective routes are a proper subject for competition, the entire prize contended for is about $1,300,000, or about one-sixteenth part of their entire traffic. In this point of view, although the present competition is sufficiently injurious, it is certainly not so fatal in its results as has been supposed, nor does it threaten to destroy entirely the productiveness of the competing lines.

Competition Between the Four Great Lines, publicada em 30 de abril de 1859, American Railroad Journal, vol. XV, nº 18, página 280.

The public follow the lead of the press. A confirmed quarrel has succeeded the recent hollow truce between the four lines. Were one party to be believed all others are a very bad set. We should certainly be unwilling to repeat the language which the managers of one road habitually use about others. In fine it is hard to imagine so many unfortunate circumstances as are now concurring to impair the prosperity and usefulness of our great roads; and what is worse than all, we see no immediate prospect of improvement.

Railroad Competition —New York and Erie Railroad, publicada em 07 de maio de 1859, American Railroad Journal, vol. XV, nº 19, página 296.

Many persons are casting about them for reasons for this very sudden depression. Some lay it to the threatend war in Europe; others to the competition of rival roads, and others to general depression in business. Some few speak of the want of produce in the West to go forward. This, we think, is the great cause of the falling of It in the earnings of the roads, and consequently of the depression in their stocks, although the others may also incidentally affect them.

(...)

Some say the roads should not take freight at low rates; but this is all nonsense. They are so many competing lines of road now, that a monopoly is not possible, or if possible, it is so only in times of great commercial prosperity. Railroads, like everything else, even to the laborer himself, are governed by the laws of supply and demand, and the strong ones will work for nothing and keep themselves, with the hope that in a short time they will be able to kill off the weak ones. Not until this is accomplished will the prices of transportation be put up again.

Railroad Traffic in the Interior (reprodução do Chicago Democrat), publicada em 07 de maio de 1859, American Railroad Journal, vol. XV, nº 19, página 299.

It is some comfort, however, to know that the competition now going on is less injurious to the interests of the companies than has generally been supposed, from the noise that has been made about it in the public press. Taking all the lines, we do not believe that one-sixth of the western business going to and from New York, is property a subject for competition.

(...)

Assuming that one sixth of the through business of the respective routes are a proper subject for competition, the entire prize contended for is about $1,300,000, or about one-sixteenth part of their entire traffic. In this point of view, although the present competition is sufficiently injurious, it is certainly not so fatal in its results as has been supposed, nor does it threaten to destroy entirely the productiveness of the competing lines.

Competition Between the Four Great Lines, publicada em 15 de maio de 1859, American Railroad Journal, vol. XXV, nº 20, página 280.

Another convention of canal forwarders was held at Utica on the 28th alt. Owing to the competition of the railroads, these men have been doing a losing business for some years past. They hare in the meantime been busy at devising some mode for increasing the cost of transportation on the railroads as a means of increasing the rates of charges on the canal. They hare, consequently, raised the cry of monopoly and corruption against the railroads, and of a design of breaking down, then buying up, the canals; and when this terrible achievement shall have been accomplished, the people are to be the next victims of these soulless corporations. The cry being a popular one, they have been seconded by a large number of needy politicians of equivocal standing, and who hope by means of this hobby to get again into places of trust and profit. Such are the motives and organization of the movement which has been set on foot.

Another Canal Convention, publicada em 01 de outubro de 1859, American Railroad Journal, vol. XV, nº 40, página 632.

Em alguns trechos é interessante observar lamentação quanto às consequências desta prática competitiva. A partir dos trechos já analisados, identifico a suposição de duas ocorrências associadas: a primeira refere-se a uma defesa ou predileção por determinada empresa ferroviária, questionando, esta forma, ações de concorrentes que colocassem em risco sua perpetuação. A segunda associar-se-ia à crítica indireta às práticas das empresas ferroviárias que corromperiam o ideal competitivo à época. Independente das razões, o mais relevante a ser destacado refere-se à absoluta ausência de defesa de ações que impossibilitem ou inviabilizem a competição entre ferrovias, por parte da imprensa (como acordos ou associação de empresas).

We were a little too fast last week in saying that the competition between the four great lines was for the through freight to New York from points in the West common to them all. The Erie and the Central, not content with the general row, are having a very pretty quarrel of their own. Between all points and the city of New York common to these lines, a most vigorous competition is going on, which has reduced charges upon freight to merely nominal rates. We have it from good authority that the Central company are desirous of putting an end to this suicidal strife, but that the Erie will listen to no propositions of the kind. This company is, we believe, persisting in its present course, for the purpose of punishing the Central for alleged misdeeds by that company. Very likely the Central is seriously injured, but it is plain to see that if the controversy goes on much longer, the Erie must quit the field from sheer exhaustion.

It is already in default in considerable amounts on the interest due on its bonds. Strikes from non-payment of wages, or from dissatisfaction from one cause or another, seem to be a chronic condition of the road. The public press ignores its existence altogether, or if they refer to it at all, it is only by way of censure or sneer. The public follow the lead of the press. A confirmed quarrel has succeeded the recent hollow truce between the four lines. Were one party to be believed all others are a very bad set. We should certainly be unwilling to repeat the language which the managers of one road habitually use about others. In fine it is hard to imagine so many unfortunate circumstances as are now concurring to impair the prosperity and usefulness of our great roads; and what is worse than all, we see no immediate prospect of improvement.

Railroad Competition —New York and Erie Railroad, publicada em 07 de maio de 1859, American Railroad Journal, vol. XV, nº 19, página 296.

Railroads Competition - Several attempts have been made within a few days past to effect some arrangements whereby to put an end to the present competition between our leading railroads, all of which have fallen through from the fact that they contemplated a restoration of relations similar to those against which the New York Central rebelled. Such arrangements, we presume, the Central Company do not propose to renew. The greatest sufferer in this unhappy controversy appears to be the Erie. ln a contest like the present it has less strength than any of its antagonists, and consequently goes first to the wall. If the present competition continues during the season, the Erie will make a poor show at the close of the year. It's not receipts for the past year were a little over $ 1,000,000. Its receipts this year will probably be less by more than a million than those of 1858. If so, net receipts will not be much better than nil. In the meantime we see no evidence of any change in the policy or management of the company, which, outside the Board of Directors, has not a sincere defender or apologist, we presume, in the United States. Wisdom in these days is confined within a very small circle.

Railroad Summary for the Week, publicada em 31 de maio de 1859, American Railroad Journal, vol. XV, nº 21, página 328.

Railroad competition continues without any abatement, and without any immediate prospect of its ceasing. We presume that the managers of the Penn., and the B. and O. Railroad, feel that they cannot meet the terms of the New York Central without forfeiting their places. These roads were built mainly to advance the trade of the cities of Philadelphia and Baltimore. Their geographical position has been supposed to give them an advantage over New York for the trade of some portions of the interior. To admit that they do not possess such advantage would be to give up ideas

that have become traditional with the people of these cities. One cannot help appreciating the difficulty of their positions, but we do not see that it is in fact much more difficult than that of the managers of the New York Central, who do not like to admit what would seriously impair their moral position, if not their revenues.

Weekly Summary, publicada em 28 de maio de 1859, American Railroad Journal, vol. XV, nº 22, página 344.

The competition between the " four great lines" is raging with greater violence than ever. On Tuesday of this week, the Pennsylvania Railroad reduced the rate of passenger fare from New York to the points named, as follows

(...)

We take it that the New York Central will follow suit, and the Erie too. She is entered for the race, and must make time, or be distanced and disgraced.

Where is this wretched business to end? One result is clear. Unless soon put a stop to, it will prove the destruction of the Erie Railroad. This is certain. Let us see how it stands. The comparative earnings of this road for the first seven months of the year were as follow.

New York and Erie Railroad, publicada em 11 de junho de 1859, American Railroad Journal, vol. XV, nº 24, página 376.

As suposições associadas à lamentação das práticas competitivas praticas pelas empresas ferroviárias, apresentadas anteriormente, encontram sustentação também nos trechos apresentados a seguir. Nestes, pode ser observada a defesa aos princípios liberais de competição, perspectiva mais comum relacionada à competição no discurso da imprensa, no período anterior ao conflito.

Competition for business may be a very bad thing, but it will always be found difficult to prevent it by compacts, where a large number of roads compete. They are impossible among merchants and carriers, generally. Merchants thrive by reducing expenses when business is dull. The action and necessity of one can be no rule for another. It is to with manufacturing establishment Each goes on its own book. It would be one of the most fatal things in the world should they enter into an agreement that for any article manufactured, a stipulated price should be asked. It would be the stepping-stone to indolence, prodigality and unthrift. Under such an agreement, there would be an end to all progress and enterprise. Yet manufacturers prosper without seeking to protect themselves against each others' imprudence and necessities.

But if competition is to be avoided by compacts, we certainly think that these should be between companies that are strictly rivals, as are the New York Central and Erie. To these the Baltimore and Ohio, and Pennsylvania Railroads, are rivals only to a very limited extent. But if the latter choose to come here, and bid for our trade, all the better for our city. This is to be regarded as well as our railroads. But admitting all to be rivals of each other, the better way in the end will be to leave each company to follow out its own policy. None of them will, in the long run, do business at a loss. If they have sense enough to make contracts with other, to keep rales at a living point, they will soon discover sense enough to act up to such a standard without such contract. If managers can be trusted in one case, they can in the other. By leaving each company free, this will be the result in the end—fair rates of charges, founded on experience of

what it should be, to be remunerative. This is the necessary standard to which all must come at last. It is the natural one.

The Commercial Bearings of the Treaty between "the Four Great East and West Lines.", publicada em 12 de fevereiro de 1859, American Railroad Journal, vol. XV, nº 07, página 105.

The Erie Canal is the direct competitor of the New York Central Railroad in the transportation of freight. As the Central is the competitor of the other three great lines, the Canal must, consequently, stand in similar relations to them. This fact was recognized by the recent compact between the four companies. They are compelled to carry low priced freights at reduced rates to take the business from this great water line.

We do not refer to this by way of discouragement, but for the purpose of pointing out to the railroads their true condition, and consequent duties. There is no doubt that charges for the transportation of property must rule low for some time to come, and permanently lower than they have been for five years past. During this period, the capacity of the Canal has been vastly increased, followed by a corresponding reduction in the cost of transportation.

What is to be done to make our railroad profitable? publicada em 25 de junho de 1859, American Railroad Journal, vol. XV, nº 26, página 408.

The public know that a vigorous competition is going on with the canal. It is feared that in the excitement of the contest the road may be doing a large portion of its business at a loss, while a great many believe that the railroad is engaged in a systematic move to crush out a formidable rival by taking away its business at all hazards.

New York Central Railroad, publicada em 10 de setembro de 1859, American Railroad Journal, vol. XV, nº 37, página 584.

Por fim, destaco a dimensão associada às ferrovias, inseridas nesta competição. Assim como já observado em sessões anteriores, à expansão ferroviária estavam associadas noções de progresso e desenvolvimento, aspectos altamente desejados pelas sociedades capitalistas à época. A este respeito, proponho a compreensão de que a crítica à prática competitiva das empresas ferroviárias não se associava à competição em si, mas ao modelo de atuação das empresas deste ramo, distanciando-se dos preceitos da ideologia liberal. Corroborando com esta interpretação são apresentados os trechos a seguir.

The whole country bas a deep stake in the successful management of railroads. ° We all want the trade of the West through our railroads to our city. While this is accomplished, we also desire that the railroads themselves should be profitable and self-sustaining. This can only be accomplished by economy of management. If the owners of railroads manage them by the constant application of personal care, they will be just as successful as they are by the application of such care in any and every other business. We see it daily stated that there are four great lines of railroad to the West, and that they are competing for the same business. Honest and right-minded men, when engaged in sharp competition for a common business, endeavor to reach success by

transacting their respective shares of such business with the strictest good faith, and tbe most rigid economy. In this way success is insured. The same rules should govern men in the management of railroads.

Railroad Management.—New York and Erie Railroad, publicada em 12 de fevereiro de 1859, American Railroad Journal, vol. XV, nº 07, página 97.

Of all cries in the world this against the railroads is the most senseless. It is as old as the race; or rather as old as anything like progress in ideas, or physics. All improvement necessarily supplants and destroys an inferior life, or organization. Those supplanted naturally complain; for long continuance in a certain track, or habit has rendered them imbecile and incapable of availing themselves of the new. Nothing is left for them but to give up the ghost. Hence the eternal warfare between the active and progressive spirit of mankind, and that which declares our highest and best achievements to have been realized in the past; and hence the contest between the canal forwarders and railroads.

Another Canal Convention, publicada em 01 de outubro de 1859, American Railroad Journal, vol. XV, nº 40, página 632.

Desta forma, apresentados os elementos discursivos relacionados à compreensão da competição ferroviária por parte da imprensa, no ano de 1859, compreendo que os argumentos discursivos apresentados pelo ator social se alinham à perspectiva identificada em período anterior à Guerra de Secessão. Tal compreensão não se apoia somente no conteúdo apresentado pelos referidos trechos, mas inclusive pelo que pode ser compreendido como representatividade dos trechos publicados. A essa podem ser associados tanto os explícitos argumentos em favor da competição liberal, quanto as duras críticas empreendidas ao modelo competitivo adotado pelas empresas ferroviárias (compreendido como divergente ao modelo considerado ideal pela imprensa). Outra questão que sustenta tal decisão apoia-se no número de ocorrências identificadas neste mesmo ano, mais que o dobro das citações identificadas no período anterior à guerra, por parte da imprensa. Compreendo assim que, tanto a análise proposta para o discurso da imprensa em período anterior à Guerra de Secessão (referente ao primeiro objetivo específico) apresenta-se coerente ao contexto a que se associa, quanto o período relativo ao recorte temporal determinado parecem adequados à análise proposta.