

LIMPANDO SEU PRÓPRIO SANGUE: UMA PROPOSTA DE RECONHECIMENTO DA ADMINISTRAÇÃO SOBRE O CONTESTADO

Cleaning your own blood: a proposal for recognition of the Management about the Contestado

Angela Zatta¹
Diego da Luz Rocha²
Nilson Cesar Fraga³

Recebido em: novembro de 2017
Publicado e aceito em: fevereiro de 2018

Resumo

A temática do Contestado está envolta em persistentes silêncios. Silenciadas as pessoas, os lugares, os fatos, as paisagens e as ciências que versam sobre o conflito, torna-se imprescindível resgatar esta história para que seja possível compreender a realidade em que se vive. É na materialidade do dia a dia que o Contestado pulsa. E como pulsa, não pode continuar ignorado pela ciência que se propõe a estudar o mesmo sistema que foi um dos principais motivos para o estopim da guerra civil: uma empresa. Estrangeira e de capital privado, a Brazil Railway Company teve sua atuação fortemente contestada pela população residente no território e inovou ao implantar sistemas de administração antes mesmo que Taylor descrevesse os princípios da Administração Clássica. Anterior à teoria, a empresa de Percival Farquhar tem as mãos sujas de sangue, tal qual o tem os pesquisadores da ciência administrativa que se negam a encarar sua atuação como tema de análise. Em uma pesquisa bibliográfica, propõe-se uma análise sobre a atuação da empresa no Contestado através de um diálogo entre as ciências geográfica, histórica, sociológica e administrativa.

Palavras-Chave: Contestado; Brazil Railway Company; Administração.

Abstract

The Contestado is surrounded by persistente silences. Silencing the people, the places, the facts, the landscapes and the sciences that deal with the conflict, it becomes imperative to rescuet history so that it is possible to understandt hereality in whichone lives. It is in the day-to-day materiality that the Contestant strikes. And as it pulses, it can not be ignored by the Science that proposes to study the same system that was one of the main reasons for the fuse of the civil war: a company. Foreign and privatel yowned, the Brazil Railway Company was strongly challenged by the resident population in the territory and innovated by deploying management systems even before Taylor described the principles of Classical Administration. Previous to the theory, the company of Percival Farquhar has the dirtyhands of blood, as it has the researchers of the administrative Science who refuse to consider it saction like subject of analysis. In a bibliographical research, it is proposed ananalysis is about thecompany's performance in the Contestado through a dialogue between the geographical, historical, sociological and administrative sciences.

Key-words: *Culture; Appropriation; Resistance.*

INTRODUÇÃO

Diniz (2002) mostra que enquanto o termo “envolver” liga-se à ideia de análise centrípeta, ou seja, um movimento que vai de fora para o centro, como uma primeira fase do processo de mudança, à qual ainda é reforçada pelo sufixo “mento”, tal ideia é negada pelo prefixo “des”, que empurraria o conceito para o ambiente externo. Desenvolvimento, segundo o autor impõe o “autoconhecimento com a finalidade de implementar ações, pressupondo a motivação social de pôr em marcha o processo de mudança, evoluindo como comunidade para atingir um estado qualitativamente superior” (DINIZ, 2002, p.01), ou com melhorias das condições de vida. Associa-se ao desenvolvimento a ideia da observação de uma situação inicial a partir da qual será possível implementar um processo de crescimento indissociável da sua transformação e mudança até que atinja um estado qualitativamente e quantitativamente melhor.

A cultura do desenvolvimento, todavia, de acordo com Boisier (1996) se manifesta de duas maneiras extremas, sendo que em alguns locais prevalece a cultura competitiva e individualista, capaz de gerar crescimento, mas sem a capacidade de gerar o verdadeiro desenvolvimento. Enquanto isso, em outros lugares, predomina uma cultura cooperativista e solidária, geradora de equidade e sem crescimento. Indo além deste binômio, entende-se a existência de distintas formas de compreender o território em que cada sociedade se localiza e a partir do qual estabelece sua forma de interação com os demais e com o meio. Santos (2006), defende que:

No começo da história do homem, a configuração territorial é simplesmente o conjunto dos complexos naturais. À medida que a história vai fazendo-se, a configuração territorial é dada pelas obras dos homens: estradas, plantações, casas, depósitos, portos, fábricas, cidades, etc; verdadeiras próteses. Cria-se uma configuração territorial que é cada vez mais o resultado de uma produção histórica e tende a uma negação da natureza natural, substituindo-a por uma natureza inteiramente humanizada (SANTOS, 2006, p. 39).

Haesbaert (2007, p. 40) agrupa as concepções de território em três vertentes básicas:

- Política (referida às relações espaço-poder em geral) ou jurídico-política (relativa também a todas as relações espaço-poder institucionalizadas): a mais difundida, onde o território é visto como um espaço delimitado e controlado, através do qual se exerce um determinado poder, na maioria das vezes – mas não exclusivamente – relacionado ao poder político do Estado.

- Cultural (muitas vezes culturalista) ou simbólico-cultural: prioriza a dimensão simbólica e mais subjetiva, em que o território é visto, sobretudo, como produto da apropriação/valorização simbólica de um grupo em relação ao seu espaço vivido.
- Econômica (muitas vezes economicista): menos difundida, enfatiza a dimensão espacial das relações econômicas, o território como fonte de recursos e/ou incorporado no embate entre classes sociais e na relação capital-trabalho, como produto da divisão “territorial” do trabalho, por exemplo (HAESBAERT, 2007, P.40).

Não por coincidência, as três concepções de território se aplicam à região do Contestado na medida em que as primeiras comunidades caboclas surgem em convivência com os indígenas e remanescentes de indígenas que habitavam a região (cultural); em que os Estados do Paraná e Santa Catarina passam a disputar o território em questão, depois de findada a questão de terras entre o Brasil e a Argentina, ao mesmo tempo em que o coronelismo toma corpo e espaço na região (política); e em que entra em território contestense um novo e importante agente: o capital estrangeiro personificado na Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande (econômica).

A concepção desta ferrovia data de um período em que o Brasil foi “tomado por uma febre de esticar trilhos tendo como transmissor desta ‘infecção’ os engenheiros e investidores estrangeiros, sobretudo os ingleses” (GRAHAM, 1972, P. 51 *apud* MEIRINHO, 2012, P. 38). Enquanto o interesse britânico se concentrou na construção de estruturas de transporte – e não necessariamente na sua função – utilizando, basicamente, as ferrovias, o capitalista Percival Farquhar tratou de viabilizar acessos próprios para o escoamento de suas atividades extrativistas e exploradoras investindo em portos e estradas de ferro alternativas. Dessa forma, coube a ele a concepção de “um gigantesco plano de exploração colonial no Brasil, servindo-se de capitais mistos como objetivo de atuar no setor da borracha, das madeiras, da pecuária e da mineração” (PEREIRA, 1975, p. 22 *apud* MEIRINHO, 2012, p. 39).

O final do século XIX ficou marcado pela decadência da Monarquia e declínio da influência inglesa na economia brasileira, o que se comprova com a instalação de 138 empresas estrangeiras entre 1905 e 1920, além de representar parcialmente o "poderio econômico do Sindicato Farquhar no Brasil, do avanço tecnológico e científico dos Estados Unidos da América e evidencia onde se encontrava o novo eixo econômico mundial" (VALENTINI, 2009, p. 70). É necessário destacar a prevalência da fase imperialista do capitalismo monopolista, sendo a década de 1870 considerada como o princípio da luta entre grandes potências pela hegemonia econômica mundial.

Singer (1977, p. 363) destaca a existência de uma “inversão de capitais dos países industrializados nos países não-desenvolvidos, mediante duas finalidades: taxas de juros elevadas

e domínio dos mercados internos das economias coloniais”. Elas se tornam viáveis na medida em que, na primeira, tratam-se de empréstimos a governos dispostos a pagar altas taxas de juros e comissões aos intermediários ou a fazer inversões em obras públicas como ferrovias, cujos riscos se eliminam em formas de garantias por juros oferecidas pelos Estados. Enquanto isso, a segunda finalidade era atingida com a criação de empresas subsidiárias (como ferrovias, companhias de navegação, bondes, eletricidade e gás, matadouros, madeireiras e colonizadoras), as quais, naturalmente, optavam por importar equipamentos, combustíveis e tecnologias dos países onde situava-se a sua matriz, usando a mão de obra e recursos baratos disponíveis no local onde se instalavam. É assim que a expansão do capitalismo ganhou força em diferentes países e dividiu mercados tradicionalmente monopolizados pelos ingleses, como era o caso brasileiro, que situou-se no mercado internacional como mero fornecedor de matérias-primas ou um potencial interesse para os países investidores.

É neste contexto que há o estabelecimento do Grupo Farquhar no Brasil, o qual será sentido por amplos setores da economia a partir do início do século XX por dar início a uma nova tendência - o surgimento de trustes e cartéis decorrente do grau de desenvolvimento capitalista e da concentração e centralização de capital. Mas por que razão o Grupo Farquhar passa tão distante dos manuais de administração? Não seria possível encontrar em suas empresas os princípios, ferramentas e teorias administrativas? De que forma pode-se falar em desenvolvimento da região do Contestado sem antes abordar os reflexos múltiplos das ações da Brazil Railway Company e suas subsidiárias?

Em busca de um método

A pesquisa de caráter bibliográfico utiliza a historiografia como método de pesquisa, conforme pontua Vergara (2012). Valendo-se do método dedutivo e observacional, não pressupõe a busca de resultados dados em cifras ou que permita uma única análise, pelo contrário, “ao se caracterizar pela narrativa dos acontecimento baseada em documentos escritos” (CURADO, 2001 *apud* VERGARA, 2012, p. 119), objetiva a realização de uma ampla análise sobre o tema proposto a partir do diálogo entre diversas fontes.

Embora a pesquisa historiográfica seja pouco utilizada na área de administração, a autora registra algumas iniciativas como a de Martins (2001 *apud* VERGARA, 2012, p. 120) que “ousou ao tratar de Canudos como um tema de administração”. Assim, a pesquisa explicativa proposta busca ir ao encontro da metodologia exemplificada por Vergara (2012, p. 120-121) ao permitir a reflexão e a compreensão acerca da “construção, transformação e incorporação de valores e das

ações humanas ao longo de determinado período de tempo, permitindo o resgate da trajetória de indivíduos e organizações”.

Analisar a cultura é feito complexo ao pesquisador, sobretudo tratando-se da temática da Guerra do Contestado, onde, não uma, mas muitas, visões se entrelaçam formando um caldo propício para análises que vão desde a versão militar – onde o elemento caboclo é destituído de razão e caracterizado como um fanático, monarquista, praticamente anacrônico ao nascente século XX até versões mais modernas, pautadas nas ciências sociais, cuja análise vislumbra o caboclo como elemento em si mesmo, trabalhador brasileiro que lutou em defesa de seu mundo conhecido. Entretanto, não basta olhar para o Contestado utilizando-se apenas uma ciência ou traçar unicamente uma linha de análise. Neste esforço colonizador de ocupar as terras brasileiras que foram entregues aos estrangeiros estadunidenses, mostra-se mais proveitoso que a pesquisa permeie os pensamentos da antropologia interpretativa, história social, nova história cultural, sociologia, geografia e a tão recente arqueogeografia, afim de que a análise dentro das ciências sociais aplicadas, como é o caso da Administração, não continue estanque e permita que as muitas vozes encontradas ecoando pelo sertão contestado encontrem morada na academia e na administração das empresas do Meio-Oeste catarinense, palco do conflito.

Mas o Contestado não possuiu, ao contrário de Canudos, um Euclides da Cunha para escrever sobre ele e ditar a mais aceita história possível. Lá, as letras. Aqui, o silêncio. Aqui, iletrados expulsos de seus territórios, assassinados para evitar a insurgência contra uma ordem maior do que a sua possibilidade de interpretação – a ordem do desenvolvimento de uma empresa sanguessuga que teve seu ciclo de vida pautado no caldo espesso do sangue de homens e mulheres, meninos e meninas, que minguiaram à bala, à lança, à fome por ousarem pegar em armas e lutar, não pela desgraça empresarial, mas por sua vida, sua dignidade, sua identidade brasileira.

De que outra forma seria possível compreender o Contestado senão a partir do diálogo entre as diversas ciências sociais e aplicadas? Sem reconhecer o Contestado sob as perspectivas histórica, geográfica, antropológica, filosófica e administrativa, corre-se o risco de realizar uma análise deveras incompleta sobre os caminhos que levaram à Guerra e que delinearam o desenvolvimento regional a partir dela. Para tanto, buscou-se no materialismo histórico uma metodologia de análise que permita que o material histórico seja “analisável, observável, objetificável, quantificável” (REIS, 1996, p. 40). Enquanto Reis (1996) defende que este material não se refere às expressões do espírito tratáveis intuitivamente, mas às estruturas econômico-sociais consideradas a raiz dos sentidos dados a uma época específica, Vilar (1979) aponta que a hipótese fundamental de Marx seria a matéria histórica estruturada e pensável em termos

científicos, tal como as outras realidades, cujo objetivo seria a criação de uma ciência da história coerente, graças a um esquema teórico sólido e comum, capaz de não deixar de fora de sua jurisdição nenhum aspecto de análise útil. Além disso, a ciência seria dinâmica partindo do pressuposto de que nenhuma realidade é eterna, sendo preciso descobrir o princípio das mudanças. Desta forma, coube ao marxismo o rompimento definitivo com a filosofia da história e a criação da história-ciência baseando-se em um conjunto de hipóteses submetidas à análise lógica e verificação, sendo.

(a) a produtividade é a condição necessária da transformação histórica, isto é, se as forças produtivas não se modificam, as capacidades de criação da vida humana se imobilizam, e se elas se modificam, tudo se move; (b) as classes sociais, cuja luta constitui a própria trama da história, não se definiram pela capacidade de consumo e pela renda, mas por sua situação no processo produtivo; (c) a correspondência entre forças produtivas e relações de produção constitui o objeto principal da história-ciência, que a aborda com os conceitos de “modo de produção” e “formação social” (VILAR, 1979, p. 356)

Assim, o marxismo visto como ciência da história tomará para si o objeto das estruturas econômicas e sociais, invisíveis, abstratas, mas fincadas no chão da luta de classes e das iniciativas individuais e coletivas, afinal, para Marx, os indivíduos são explicados pelas relações sociais que mantêm, pela organização social a que pertencem e que os transforma no que são. Ou seja, os modos sociais de produção são os responsáveis pela criação dos indivíduos necessários para agir sobre eles. Não há, portanto, como existir um indivíduo universal, apenas um concretamente produzido, criado, pelo conjunto das relações sociais de produção.

Ao longo do século XX e, pode-se dizer, início do século XXI, entra em discussão a compreensão marxiana desta estrutura, duvidando-se do conceito de modo de produção e recusando-se a determinação das relações sociais de produção. Vilar (1979) aponta que a passagem à pesquisa de mecanismos que ligam a sucessão dos eventos à dinâmica das estruturas foi a lenta conquista dos melhores historiadores do século passado. Sob esta perspectiva, o modo de produção figura como uma estrutura invisível que subjaz e dá sentido às relações visíveis através de um método científico que “deve atravessar as relações visíveis em direção às relações mais profundas, invisíveis, e reintegrar o visível no invisível” (REIS, 1996, p. 45).

A versão evolutiva do marxismo, de que o modo de produção capitalista resulta da sucessão dos modos de produção anteriores, atingindo um modo de produção novo e portanto mais evoluído que ocupará uma posição superior aos anteriores, constitui-se como uma filosofia da história capaz de combinar posições hegelianas, iluministas, comtianas e darwinistas. De acordo com Reis (1996), a partir da estrutura do capitalismo, Marx constituiu teoricamente o seu predecessor: o modo de produção pré-capitalista.

Assim, elaborou dois modelos que se opõem: (a) o modelo capitalista, com trabalho livre trocado por dinheiro para reproduzir e valorizar o dinheiro e com separação do trabalho livre das condições objetivas de sua realização; (b) o modelo pré-capitalista, em que o trabalhador não é exterior à terra, possui as condições objetivas do seu trabalho e não é exterior à comunidade; os homens estão imersos na terra e na comunidade (REIS, 1996, p. 48-49).

Esta condição teórica pode ser verificada em território contestado ao classificar o modo de vida caboclo como pré-capitalista, desconhecedor dos modelos de produção capitalistas gestados a partir da Revolução, enquanto a cultura da BRC manteve características puramente capitalistas. Vale lembrar a existência de uma ruptura radical entre os modos de produção pré-capitalista e capitalista, que uma vez conflitados deram condições para que os indivíduos que habitavam a região estudada fossem moldados para agir da forma como hoje nos contam os livros e as memórias, ainda doloridas e envergonhadas que resistem sob a forma de história oral e imaterial.

Ao buscar identificar quais foram os fatores que contribuíram para o desenvolvimento da região do Contestado com a vinda da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, torna-se necessário criar um diálogo entre o método de análise de pesquisa historiográfica em administração com a história-ciência e com a arqueogeografia que permeiam as terras abordadas. Mais do que falar sobre organizações ou sobre as grandes figuras históricas, o método explorado neste trabalho permite analisar as pessoas comuns que sucumbiram às máquinas à vapor que carregavam toras de madeira oriundas da mata nativa brasileira; permite reconhecer os silêncios tão presentes no mesmo território que grita pelo reconhecimento dos crimes de guerra aqui cometidos, durante um genocídio financiado por uma grande companhia estrangeira ainda não estudada ou reconhecida em sua parcela de culpa pelas cadeiras de Administração.

Um olhar ao colosso

A missão da EFSPRG era ambiciosa. Espig (2008) apresenta o interesse de criar uma combinação de estradas capazes de gerar o desenvolvimento agrícola e comercial do Sul brasileiro tendo em vista suas estradas estratégicas como mecanismos de defesa das fronteiras com o Uruguai, Argentina e Paraguai. A autora também aponta o interesse de ligar a EFSPRG com a estrada transcontinental, um projeto ainda mais importante construído através da América Meridional. O projeto era acalentado pelos engenheiros civis brasileiros há muito tempo pela possibilidade de ligar o Brasil ao Pacífico. A ampla ferrovia capaz de ligar diferentes países sul-americanos também teria sido o sonho do capitalista americano Percival Farquhar, fundador da Brazil Railway Company, cuja criação tinha o objetivo de constituir um sistema ferroviário unificado na América do Sul, ou uma ferrovia panamericana sob seu controle.

A BRC foi, segundo Topik (1987, p. 118) "não apenas a maior rede ferroviária, mas também a maior empresa privada jamais conhecida no Brasil". Gramaud (1992, p. 126/127) observa que Farquhar, ao participar da terceira Conferência Pan-Americana, em 1906, no Rio de Janeiro, "identificou a possibilidade de criar um complexo ferroviário capaz de interconectar o Sul do Brasil, podendo ser estendido para grande parte da América do Sul através da Argentina, Uruguai, Paraguai, Bolívia e até o Chile", além de ligar os dois Oceanos. Como cabeça deste sistema unificado, considerando que o país não possuía planos de unificação (e os poucos projetos existentes eram considerados inviáveis ou inexequíveis), estava a Brazil Railway Company.

Queiroz (1981, p. 69) mostra que em pouco tempo, a BRC, também conhecida como Sindicato Farquhar, além de obter os direitos da EFSPRG, antes pertencente a uma companhia francesa

controlava toda rede ferroviária do Rio Grande do Sul, geria a Sorocabana, possuía vultuosos interesses na Paulista, Mogiana e Madeira-Mamoré, obtinha os direitos da Vitória-Minas, dirigia o Porto Par e a Companhia do Porto do Rio Grande do Sul, possuía armazéns frigoríficos, indústrias de papel, empresas pecuárias, madeiras, de colonização, etc. (QUEIROZ, 1981, p. 69)

Além destas, o grupo comandado por Farquhar implantou em território contestado outra importante empresa, cuja ação viria a determinar o futuro da região contestadense: a Southern Brazil Lumber and Colonization Company. Queiroz (1981, p. 73) aponta que a Brazil Railway Company, "a fim de explorar as terras laterais à estrada e outras mais que viesse a adquirir, criou uma nova companhia a ela subordinada", a qual chamou Southern Brazil Lumber and Colonization Company. Para fins de ordem e em concordância com a cultura contestadense, a Companhia será citada sob a alcunha de Lumber ao longo do trabalho. Inicialmente, a empresa adquiriu 180 mil hectares ao Sul dos rios Negro e Iguçu, próximo a Canoinhas, e estabeleceu uma série de contratos com diversos fazendeiros que se comprometeram a ceder à empresa os pinheiros e madeiras de lei que haviam em suas terras. "O intermediador destes negócios foi Affonso de Camargo, Vice-Presidente do Paraná" (QUEIROZ, 1981, p. 74).

Há cerca de duas léguas de Canoinhas, em Três Barras, a Lumber montou uma serraria em torno da qual se formou uma pequena cidade onde era possível ver flutuar por toda parte a bandeira estadunidense no dia 4 de julho (FRAGA, 2010). O processo industrial era comandado por um ritmo de trabalho e produção invejáveis aos padrões do início do século XX. Segundo Tomporoski (2013, p. 81) "a compreensão das nuances desse complexo processo fabril

é propiciada pela divisão do tema em três grandes áreas”, sendo a primeira o serviço das matas, responsável pela extração da madeira em meio à floresta e transporte das toras até a serraria. O processo assentava-se na potência dos guinchos à vapor comprimido e na contínua ampliação dos ramais ferroviários da empresa, proporcionando a ampliação do raio de alcance do guincho e trabalhadores. A segunda etapa era o beneficiamento da madeira, realizado no interior da serraria através de um processo altamente mecanizado. Por fim, a terceira etapa era o veloz escoamento da produção fomentado pelo monopólio formado pela madeireira e pela Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, que “oferecia privilégios aos interesses da Lumber, especialmente na disponibilidade de vagões necessários para transportar a produção, em detrimento dos concorrentes” (TOMPOROSKI, 2013, p. 81). De acordo com Queiroz (1981, p.74) na Lumber “eram serrados diariamente 300 metros cúbicos de madeira e, em 10 horas de trabalho, cortavam-se 1.050 tábuas com apenas 800 trabalhadores manejando tal colosso mecânico”.

A Lumber tornou-se, desse modo, a maior companhia madeireira da América do Sul. Encarregou-se também a Brazil Railway de construir uma estrada de ferro entre União da Vitória e São Francisco, no litoral catarinense. Por ela começou a descer a madeira destinada à exportação, até que, para atender às conveniências do Paraná, houve uma equiparação de fretes e, por um caminho mais longo e sinuoso, as tábuas seguiam para o Porto de Paranaguá (QUEIROZ, 1981, p. 74).

Em função da instalação da Lumber em Três Barras e outra serraria menor em Calmon, “velhos engenhos de serrar madeira foram fechados, pois não conseguiram enfrentar o colosso estrangeiro” que, apoderando-se dos meios de transporte, fechou a saída de seus produtos (QUEIROZ, 1981, p. 74).

E foi seguindo os lucros obtidos por um de seus diretores com a Canadian Pacific Railway, que a BRC, segundo Queiroz (1981), passou a comercializar os terrenos ao longo da rodovia a colonos estrangeiros depois de expulsar os posseiros que ali viviam. Piazza (1982, p. 213) afirma que “a colonização do ‘médio oeste catarinense’ (sic) se consolidou com a construção da EFSPRG” pela BRC, já que o Sindicato Farquhar recebeu como pagamento uma extensão de terras equivalentes a quinze quilômetros de largura, ou igual ao produto da extensão quilométrica da estrada multiplicada por 18, sem levar em conta qualquer posse anterior, legalizada ou não, por força dos Decretos nº 10.432, de 09 de novembro de 1889, e nº 305, de 07 de abril de 1890.

Uma análise estratégica

Rorner (1961 *apud* JIMÉNEZ, 2002) defende que o êxito de uma região depende, em certa medida, das circunstâncias locais, mesmo que muitas delas sejam externas. Os fatores locais

endógenos dependem, cada vez mais, dos indivíduos envolvidos na região e das formas de administração e gestão do que, evidentemente, dos recursos naturais. Assim, tem-se que o desenvolvimento regional desejado para a região do Contestado assemelha-se ao desenvolvimento projetado para todo o Brasil, tendo o território considerado como uma estrutura ativa de desenvolvimento ou de estagnação ou ainda de regressão. O território, nesta análise, deixa de ser visto como um perímetro receptivo das atividades produtivas para se tornar o ambiente vivo onde as relações acontecem e a sociedade se desenvolve.

Bandeira (2000) afirma que o modelo endógeno de desenvolvimento local se baseia no modo como as empresas e instituições desenvolvem suas atividades no âmbito local, através de suas características e capacidades, considerando: uso de recursos locais, capacidade de controlar o processo de acumulação, controle das habilidades, capacidade inovativa, a existência de produções independentes em nível local, a responsabilidade dos governos sobre os problemas territoriais e a adoção de medidas em favor e apoio do desenvolvimento de serviços de apoio à produção. Já Garofoli (2003) pontua que o desenvolvimento endógeno é o desenvolvimento que acontece através da capacidade de transformação do sistema econômico social, da capacidade de reação frente aos desafios externos e da capacidade de introdução de formas específicas de regulamentação social direcionadas ao desenvolvimento local.

Porter (1998) destaca que a prosperidade nacional é criada e não herdada, conforme defendem os economistas clássicos, de sua força de trabalho, taxas de juros, riquezas naturais ou do valor de sua moeda. Didaticamente falando, a competitividade – não confundir com riqueza – de uma nação, vai depender da capacidade de inovação e modernização dos setores industriais e está diretamente ligada à informação e sua disponibilidade.

A informação desempenha um grande papel no processo de inovação e de melhoria – informação que ou não está disponível aos concorrentes ou não são procuradas por eles. Algumas vezes ela advém do simples investimento em pesquisa e desenvolvimento (P&D) ou pesquisa de mercado; mais frequentemente surge do esforço e da abertura e de se procurar no lugar certo, livre de suposições limitadoras ou da sabedoria convencional. Esta é a razão porque os inovadores são frequentemente externos vindos de um setor diferente ou de um país diferente. A inovação pode vir de uma empresa nova, cujo fundador tenha um passado não tradicional ou que simplesmente não era apreciado em uma empresa mais velha e já estabelecida. [...] Ou as inovações podem vir de uma outra nação com diferentes circunstâncias ou de diferentes formas de competir (PORTER, 1998, p. 147)

A competição é a essência da formulação estratégica. Porter (1998, p. 11) destaca que a competição não se manifesta somente através dos concorrentes, mas tem suas raízes em sua respectiva economia subjacente, moldada por forças competitivas que vão muito além dos

concorrentes para abranger “os clientes, os fornecedores, os novos entrantes em potencial e os produtos substitutos”, cuja atuação pode ser mais ou menos proeminente, dependendo do setor industrial. Mas na situação de concorrência perfeita, “a luta para conquista de uma posição não é sujeita a controles de qualquer espécie e a entrada no setor é muito fácil” (PORTER, 1998, p. 11).

Para facilitar a entrada no setor e concretizar seu plano expansionista, ou sua visão estratégica de crescimento, Farquhar lançou mão de uma relação especial com políticos e o governo. Espig (2008) descreve que as empresas serviam-se desta relação para alcançar seus interesses e foram beneficiadas de variadas maneiras em muitos casos. Gremaud (1992), por sua vez, aponta que o grupo associava-se a advogados e políticos brasileiros para facilitar o trâmite de questões relativas às empresas junto aos governos, tais como a aquisição de concessões, legalização das empresas, etc. Seria propício acrescentar à lista capacidade ímpar do Estado brasileiro de fechar os olhos diante das barbáries cometidas pelo Corpo de Segurança da empresa na expulsão do posseiro das terras que margeiam a ferrovia e na “manutenção da ordem” ao longo dos trabalhos de construção da EFSPRG.

Espig (2008) ainda esclarece que o caso da BRC foi emblemático na história brasileira por envolver, de um lado, uma organização poderosa e consciente da necessidade de vínculos políticos, e de outro, um Estado ineficiente e bastante permeável às práticas de corrupção. Mas se a corrupção não é uma estratégia, é um meio pelo qual se busca conter as forças combatentes capazes de oferecer ameaças à empresa já estabelecida.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A base geral construída pelo administrador, será o impulso necessário para alavancar sua carreira profissional e é por esta razão que "o currículo de um curso de administração inclui disciplinas de psicologia, informática, história, economia, direito, sociologia, para não citar as disciplinas de matemática, estatística e língua portuguesa", as quais constituem-se como "ferramentas indispensáveis ao pensamento e à prática administrativa" (LACOMBE, 2009, p.4).

O autor ainda vê a necessidade de enriquecer as experiências pessoais com as experiências alheias, o que é possível de forma brilhante através da literatura.

O administrador brasileiro deve lembrar que o Brasil é um país recente, cuja colonização não favoreceu o progresso. Os aspectos qualitativos referentes à evolução anterior a 1808 têm caráter nitidamente negativo - o colonialismo representou perda de substância pelos tributos: sua receita se aplicava na metrópole, os monopólios reduziam o dinamismo e a capacidade competitiva da economia brasileira. A intermediação compulsória da metrópole no comércio internacional representava outra perda de substância. O resultado global foi um baixo nível de renda e reduzida margem de poupança e investimento, e a comprovada queda da capacidade de gerar renda (LACOMBE, 2009, p. 5).

Buescu (1979) corrobora com tal análise ao considerar que as proibições ligadas ao pacto colonial - e acrescenta-se o parco desenvolvimento econômico da região do Contestado até o início do século XX - impediram a diversificação e o aumento da produção, sendo a mais grave proibição, por motivos políticos, de um sistema educacional, o que resultou na baixa propensão para o trabalho, tecnologia e poupança, baixo horizonte de consumo e reduzida motivação desenvolvimentista, cujo efeito para a economia futura do país seria desastroso.

Além disso, ao tratar das características do administrador e sua capacidade de compreender a região onde vive, com todas as suas pendências e urgências, Lacombe (2009, p. 3) esclarece que “o administrador apenas justifica a sua existência e autoridade através dos resultados econômicos obtidos”. Mesmo que existam resultados não econômicos, capazes de focar em aspectos intangíveis do ser humano, o administrador terá falhado caso não tenha êxito econômico e, segundo Drucker (1970, p. 21) "terá falhado, se não melhorar a capacidade de produzir riqueza que existe nos recursos econômicos a ele confiados".

Tendo em vista as inúmeras transformações decorrentes da construção da EFSPRG, a atuação do Grupo Farquhar no Brasil e seus desdobramentos em um conflito armado caracterizado por Galeano como a maior guerra civil do continente americano, torna-se imperativo ao administrador brasileiro reconhecer a Guerra do Contestado como um objeto de estudo e análise útil à compreensão do Estado que continua a matar gentes e esperanças, liderado por novos rostos e velhos hábitos que há muito se provaram equivocados.

REFERÊNCIAS

BANDEIRA, Pedro. **Reflexões sobre a redefinição das políticas territoriais e regionais no Brasil, construção das políticas de integração nacional e desenvolvimento regional.** Ministério da Integração Nacional. Brasília, 2000

BOISIER, Sergio. **Centralización y descentralización territorial em el proceso decisório Del sector publico.** Santiago do Chile, CEPAL, 1995

BUESCU, Mircea. **Brasil: disparidades de renda no passado.** Rio de Janeiro: APEC, 1979

DINIZ, Clélio Campolina. **Repensando a questão regional brasileira: tendências, desafios e caminhos.** In: CASTRO, A. C. (Org). Desenvolvimento em debate. Painéis do desenvolvimento brasileiro – II. Rio de Janeiro: MAUAD/BNDS, 2002.

DRUCKER, Peter. **Formação de dirigentes.** Rio de Janeiro: Editora Expressão e Cultura, 1970

ESPIG, Marcia Janete. **Personagens do Contestado: os turmeiros da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande (1908-1915).** 2008. 343 f. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre.

FRAGA, Nilson Cesar. **Vale da Morte: o Contestado visto e sentido**. Blumenau: Editora Hemisfério Sul, 2010.

GAROFOLI, Gioacchino. **Sviluppocale e ruolo dele agenzie: uma riflessione sul casoitaliano**. Disponível em: <eco.unisubria.it/webdocenti/garofoli/Sviluppo%20locale%20e%20ruolo%20delle%20Agenzie.pdf> Acesso em: 10 set. 2003.

GREMAUD, Amaury Patrick. **O Brasil e o fluxo internacional de capitais, 1870-1930 – o caso da Brazil Railway Co**. 1992. 150f. Dissertação (Mestrado em Economia), Universidade de São Paulo, Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade. São Paulo.

HAESBAERT, Rogério. **O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” a multi-territorialidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007.

JIMÉNEZ, Edgar Moncayo. **Nuevos enfoques teóricos, evolución de las políticas regionales e impacto territorial de la globalization**. ILPES – Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificaci3n Econ3mica y Social. Chile, 2002. Disponível em: <<http://unpan1.un.org/intradoc/groups/public/documents/uneclac/unpan016062.pdf>> Acesso em 08 ago 2006.

LACOMBE, F. **Teoria Geral de Administra33o**. São Paulo: Saraiva, 2009

MEIRINHO, Bruno Cesar Deschamps. Contestado, a moderniza33o incompleta. In: FRAGA, N. C. (Org.) **Contestado em Guerra: 100 anos do massacre insepulto do Brasil – 1912-2019**. Florian3polis: Insular. 2012. p. 27-44.

PIAZZA, Walter. **A coloniza33o de Santa Catarina**. Florian3polis: BRDE, 1982.

PORTER, Michael. **Estrat3gia: em busca da vantagem competitiva**. Rio de Janeiro: Campus, 1998

QUEIROZ, Maur3cio Vinhas de. **Messianismo e conflito social: a Guerra Sertaneja do Contestado: 1912 – 1916**. Rio de Janeiro: Civiliza33o Brasileira, 1981.

REIS, Jos3 Carlos. **A Hist3ria entre a Filosofia e a Ci3ncia**. São Paulo: 3tica, 1996

SANTOS, M. **A Natureza do Espaço: T3cnica e Tempo, Raz3o e Emo33o**. – 4 ed. 2. reimpr. – São Paulo: Universidade de São Paulo, 2006

SINGER, Paul Israel. O Brasil no contexto do capitalismo internacional 1889-1930. **Hist3ria Geral da Civiliza33o Brasileira**. t 2. vol. 1. São Paulo: Difel, 1977.

TOMPOROSKI, Alexandre Assis. **O polvo e seus tent3culos: A Southern Lumber and Colonization Company e as transforma333es impingidas ao planalto contestado, 1910-1940**. 2013. 282 f. Tese (Doutorado) – Universidade Federal de Santa Catarina. Florian3polis.

TOPIK, Steven. **A presen3a do Estado na Economia Pol3tica do Brasil – de 1889 a 1930**. Rio de Janeiro: Ed. Record, 1987.

VALENTINI, Delmir José. **Atividades da Brazil Railway Company no sul do Brasil: a instalação da Lumber e a guerra na região do contestado: 1906-1916.** 2009. 301 f. Tese (Doutorado em História) PUCRS. Porto Alegre.

VERGARA, S. C. **Métodos de pesquisa em administração.** Sao Paulo: Atlas, 2012.

VILAR, Pierre. História marxista, história em construção. In: LE GOFF, Jaques & NORA, Pierre. (org.) **História: Novos Problemas.** Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1979

¹ Graduanda em Administração. UNOESC – Campus Videira. E-mail: angela@editoraeixto.com.br

² Mestrando. Aluno do Departamento de Geociência da Universidade Estadual de Londrina (UEL). E-mail: diego_ajuda@hotmail.com

³ Doutor. Professor do Departamento de Geociências da Universidade Estadual de Londrina (UEL). E-mail: nilsoncesarfraga@hotmail.com