



INCURSIONS INTO THE PREHISTORY OF MARKETING: THE ROLE OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN PAVING MARKET PRACTICES IN 18TH- AND 19TH-CENTURY ENGLAND

 **João Batista Soares Neto**

Federal University of Paraíba – UFPB
 João Pessoa, Paraíba – Brasil
jnetojp@gmail.com

 **Francisco José da Costa**

Federal University of Paraíba – UFPB
 João Pessoa, Paraíba – Brasil.
francisco.jose@academico.ufpb.br

 **Fernando de Souza Coelho**

University of São Paulo – USP
 São Paulo, São Paulo – Brasil
fernandocoelho@usp.br

Objective of this study – This paper is an incursion into the prehistory of marketing which describes and analyses how transport infrastructure in England during the Industrial Revolution made way for the development of markets and the diversification of businesses in the that country.

Methodology/approach – This historical research uses qualitative approach based on the triangulation of bibliographical references, information surveyed in visits to the harbour and/or commercial regions of 10 English cities (including museums), and 8,700 pictures.

Relevance/originality – This research suggests a process that, in this paper, is named *paving market practices*, whose pillars were the investments in waterway and railway transportation and, consequently, the flourishing of a contemporary business pattern and consumption society.

Main results – As a result, this paper presents textual and visual evidence of the role of transport in the access to markets, the increase of productivity, the economic growth, and the English consumption habits which resulted in the emergence of 19th-century business management as the predecessor of the discipline of marketing.

Theoretical/methodological contributions – This paper presents historical aspects of the formation of marketing as both a professional and applied field, which is a phase that precedes the establishment of Marketing as a discipline in the academic field; another relevant point of this paper is that it represents an effort into historical method research, a traditional internationally-consolidated approach whose use is limited in Brazil.

Key words: History. Industrial Revolution. Commercial Management. Marketing Education.

How to cite the article

American Psychological Association (APA)

Neto, J. B. S., Costa, F. J., & Coelho, F. de S. (2022, Oct./Dec.). Incursions into the prehistory of Marketing: the role of transport infrastructure in paving market practices in 18th- and 19th-century England. *Brazilian Journal of Marketing*, 21(5), 1903-1939. <https://doi.org/10.5585/remark.v21i5.22536>.



1 Introduction

The investigation of the past represents an opportunity to learn about the development of a discipline and about the teaching trajectory of its object of study and content (Jones & Shaw, 2002; Tadajewski, 2010; Wilkinson, 2001). After all, several analyzes of the present and future scenarios of an area of knowledge emerge from the examination of its historical antecedents. Understanding the history of the field of knowledge in marketing and its teaching can explain both the evolution of concepts and their applications, as well as the curricular structure that was taught in higher education institutions around the world (Knott, Witkowski & Pipoli, 2012; Layton, 2011). This is, without a doubt, one of the reasons for the growth of historical studies in administration and in its subfields such as marketing (Sheth; Gardner & Garrett, 1988; Sheth & Sisodia, 2006) since the 1990s, taking as a reference the creation of international journals on the subject, being the *Journal of Management History*, in 1995, and the *Journal of Historical Research in Marketing*, in 2009, two examples of this phenomenon.

In the field of marketing knowledge, the writings about its origin refer to the United States at the beginning of the 20th century. The North American market provided the opportunity for the birth of marketing education in business schools at several universities such as Harvard, Michigan, and Wisconsin during the Second Industrial Revolution. The teaching of commerce from 1900, interpenetrating the specification of products, the principles of distribution, advertising, and sales, as well as the regulation of the industry, mark the genesis of marketing as a discipline in American colleges (Bartels, 1962). However, according to Jones and Monienson (1990), the emergence of marketing in the USA has a process of *path dependence*, namely: the formation of numerous American students in economics in Germany at the end of the nineteenth century, who, newly graduated, upon returning to their country, were hired by business schools. In other words, the tradition of the German Historical School of Economics, based on historical methodology, the use of statistics and technical-professional teaching, as opposed to the theoretical-conceptual approach of mathematical models and the lecture-and-recitation of teaching classical economics, influenced the formation of American marketing thinking.

Germany, anchored in this historicist school of thought of political economy, by shaping its teaching of economics/trade in the 19th century by the relationship between theory and practice, juxtaposing academic thinking with the concreteness of business, would value the analysis of the reality of markets. Redlich (1957) is one of the authors who reports how such teaching encouraged technical visits to companies and the holding of seminars with

professionals, as a dialectical counterpoint to the self-referenced and sometimes abstract microeconomic theorems. This doctrine transfigured the teaching of classical economics originated in England, recognizing the market practices (production, sales, and distribution) that, equally, emerged in that nation in the 18th century. De Vries (2008) is one of the authors who demonstrates how the British Industrial Revolution impacted both the structure of supply and the variety of products and the behavior of demand, shaping a consumer society.

Thus, according to Layton (2011), the marketing discipline, developed in the United States in the 20th century, has its origins in the economic dynamics of England during the 18th and 19th centuries. The archetype of a marketing system concretely appears with the exchange relations between suppliers and demanders in the English society (Stobart, 2008). In other words, the assumption remains that marketing as a field of knowledge has a prehistory that chronologically intertwines with British market practices resulting from the Industrial Revolution, the teaching methodology of the historicist school of thought of German economics at the end of the 19th century and the emergence of management education in American business schools in the early 20th century.

In the case of its prehistory in England, there are indications that the economic strength that integrated industry, retailers and consumers contributed, at the time, to the advance of disciplines related to economy in favor of a marketing through the relationship between academia and the productive sector (Mokyr, 2010; Museum Mshed, 2019a; O'Brien & Patrick, 2006; O'Brien & Patrick, 2017; Quinn & Jones, 2008; Railway Museum, 2019a). Thus, aiming at an incursion into this prehistory of Marketing in England in the 18th and 19th centuries, this article presents an investigation about the role of the transport infrastructure in the paving of market practices in that nation. More precisely, it is a study on how the logistical boom underpinned the production, sales and marketing processes and, consequently, stimulated the economic organization of the consumer society at the time.

The aim of this article, derived from the relationship between means of transport and economic dynamism, is to describe and analyze how waterway and railway investments in England led to the development of markets and businesses during the Industrial Revolution. According to the records of the *National Waterways Museum* (2019a), the English transport structure, built between 1760 and 1840, interconnected the entire country and, as a result, the interior became central to the production and distribution of domestic products and to the commercial relationship with other countries.

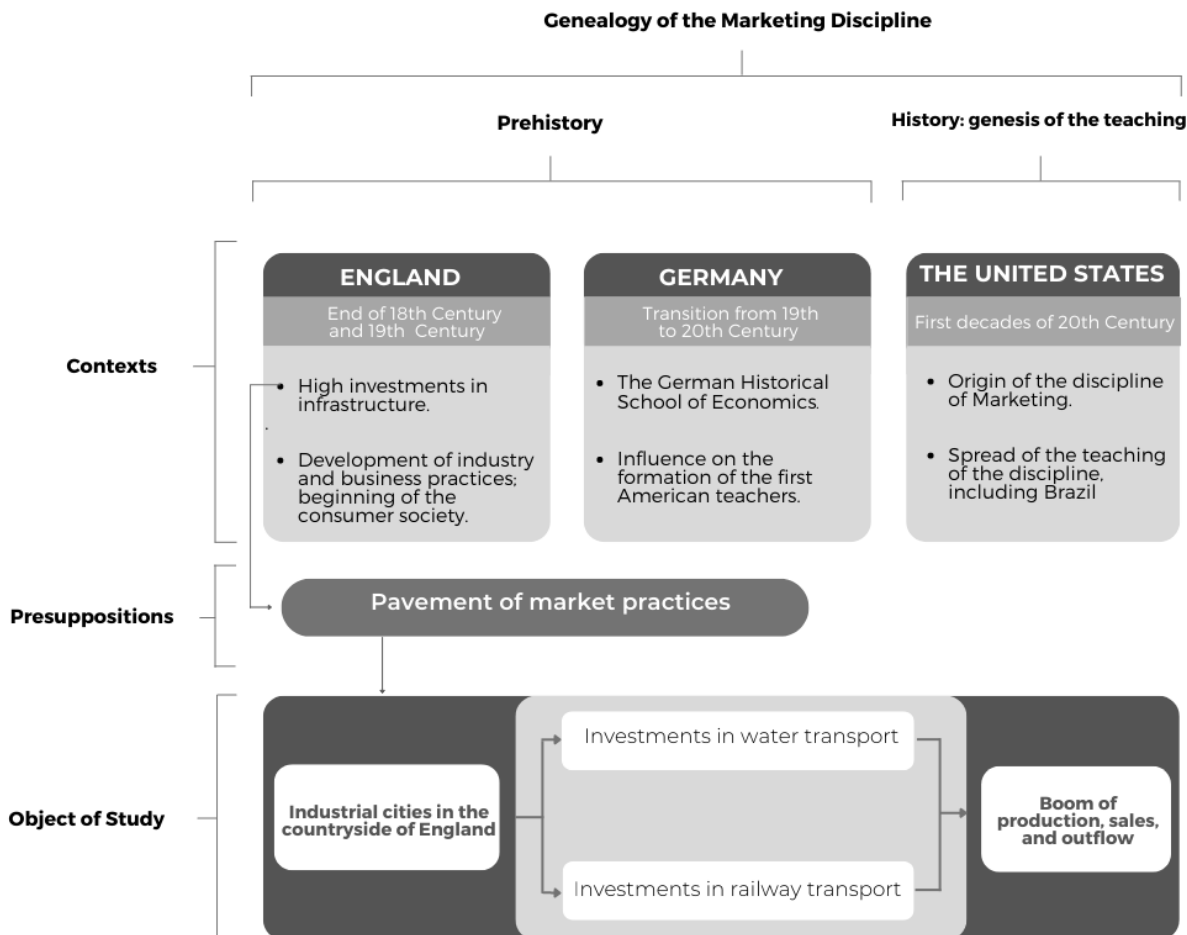
It should be noted that the work focuses on the textual and visual disclosure of

investments in infrastructure - in cities in the interior of England - that precede the flowering of an expanded trade pattern; naturally, these inversions expanded exchange relations. Finally, and repeatedly, this effervescence of market practices in England from the Industrial Revolution unfolded in the theoretical (and pedagogical) elaboration in Germany from 1850, arriving in the United States in 1900, where the marketing discipline was conceived in the 20th century. Figure 1 illustrates this understanding, a priori, around the genealogy of the marketing discipline and highlights the object of study of this article with its geographical and temporal scope.

Figure 1, additionally, indicates the diffusion of marketing knowledge to Brazil in the 20th century. In national higher education, this process took place in the 1950s with FGV-EAESP (São Paulo School of Business Administration at Fundação Getúlio Vargas) under North American influence. However, prior to formal education in marketing, one can think, in the light of the English case in the 18th and 19th centuries, the configuration of market practices in the country by the triad immigration-industrialization-urbanization in the Southeast region – especially in São Paulo –from the 1900s (Soares Neto, 2017). This allusion to the advent of marketing in Brazil justifies this investment in the roots of the industrial and commercial structure of England in this article.

Figure 1

Genealogy of the Marketing Discipline, Contexts, Assumption, and the Object of Study of this Paper



Source: Own elaboration (2022).

In addition to this introduction, this article contains four sections. Below, section 2 sets out the methodological course of the research that resulted in this article. Section 3, the core of the work, describes the results based on documentary sources and photographic records. The fourth section, in turn, analyzes the results in the light of the bibliographic references that supported this investigation. And, closing the text, section 5 weaves the final considerations with a synthesis of the analyses, mentions the research limitations and presents a research agenda derived from the article.

2 Research methodological path

In summary, this historical study was based on research on museums of 10 English

industrial cities. In addition, a bibliographic survey was carried out in the collection of the British Library in London, as well as photographic records on the streets (port and commercial regions) of the cities visited and images of works in English libraries and museums. Some articles from journals such as the *Economic History Review*, the *Journal of Transport History* and the *Journal of Economic History* theoretically supported the investigation.

Considering the assumption that investments in transport infrastructure paved the way for English market practices (that is, production, sales and flow and, therefore, consumption) during the 18th and 19th centuries, the search for information started in London. Between the 5th and 10th of February 2019, visits were made to the London Transport Museum, Waterstones, the largest British bookshop, and the British Library. According to several authors reviewed (Bagwell, 1974; Bogart, 2011; De Vries, 1994; Freeman, 1980; North, Weingast, 1989; Shaw, 1992; Stobart, 2010; Szostak, 1991), some cities have stood out in terms of transport infrastructure during the Industrial Revolution, contributing to the country's economic development and to the London consumer market at the time. From the quotes, in addition to London, the consumption experienced by London families in the period was fostered by cities in the countryside of England such as Manchester, Liverpool, Birmingham, Leeds, Hull, Bristol, Chester, York and Grimsby.

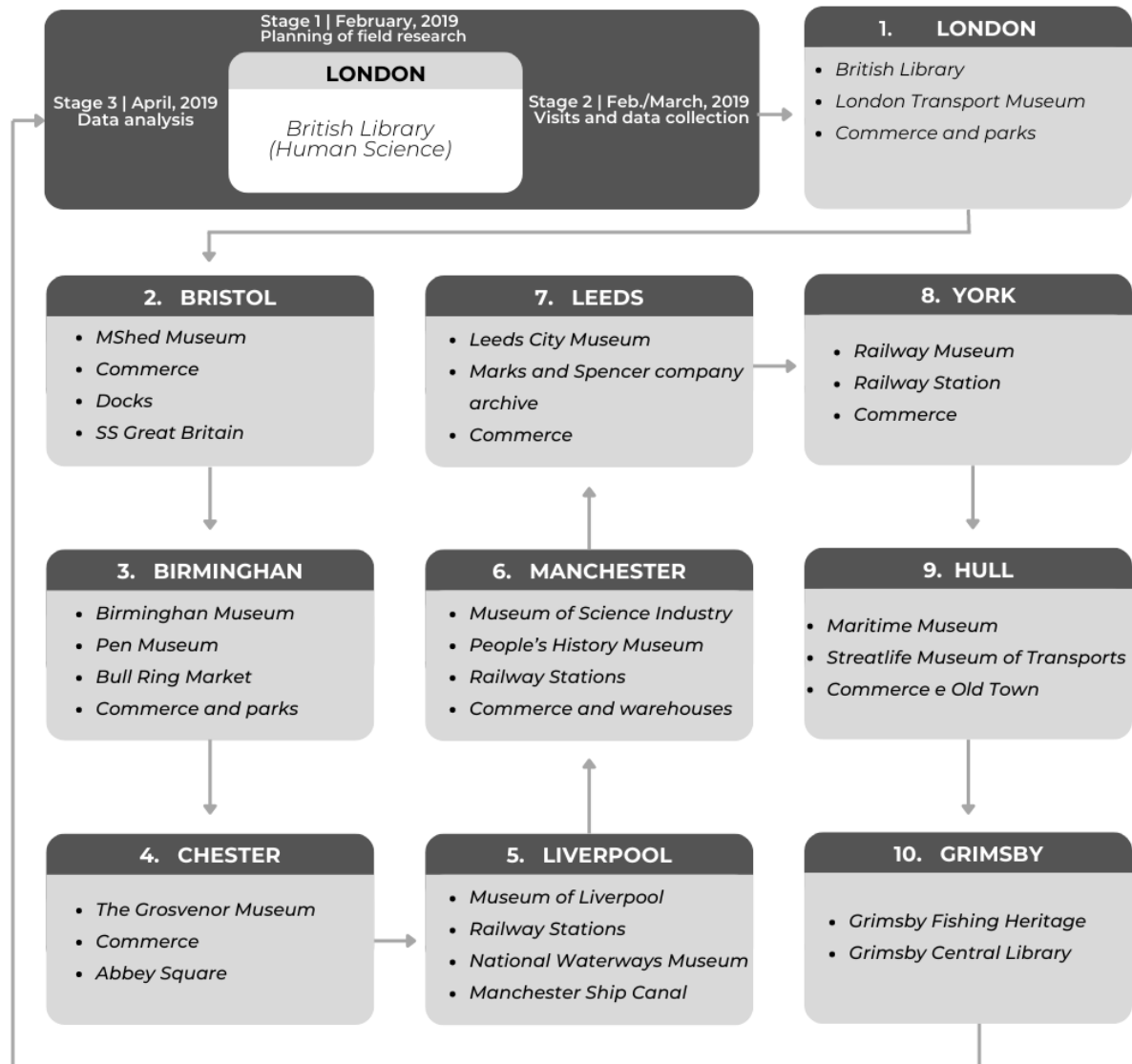
These cities, territorially distributed throughout England (East, West, Midwest, and North regions), therefore constituted the itinerary of visits for the collection of data on investments in transport that took place in the country between the 18th and 19th centuries. The research journey started in London and visited the cities towards the north. In all cities, research began with museums (due to the concentration of data/information) and ended with visits to industrial, commercial, waterway and/or rail transport areas.

Thus, on February 11, data collection began in the city of Bristol, passing sequentially through Birmingham, Chester, Liverpool, Manchester, Leeds, York, Hull, and Grimsby. We finished this tour – approximately 1,500 kilometers long – in the last week of March, with around 8,700 photographic records and countless information collected. The recording of this information was used in a field diary organized into four items of notes, namely: (a) Space (research environment); (b) Dates (temporality of events); (c) Activity (transport infrastructure); and (d) Event (exchange relationships). These notes directed the researchers to identify the museums and their sections, to understand the chronology of events/facts, to map the structure of the English transport system and to investigate the industrial and/or commercial dynamics of each location. Figure 2 details the research itinerary, enumerating the cities visited

and listing the places where data were collected.

Figure 2

Research Itinerary: Cities Visited and Places of Data Collection



Source: Own elaboration (2022).

During data collection, all photo records were stored. Aware that the photographic image can have several meanings, with changes over time (Rose, 2001), the photos were filed daily in folders with the following classification: 1. City name; 2. Date of visit; 3. Place visited; 4. Specific sections (within the visited site); and 5. Content covered. The organization of the folders was guided by the technique of thematizing the content of the photographed image (Pascual & Alaguero, 2012). Thus, in this research, visual and textual information were recorded (Pascual & Alaguero, 2012; Rose 2011), such as labels, dates, maps, images,

landscapes, parks, streets, establishments, warehouses and buildings related to the theme of transport infrastructure and English commercial and industrial activities in the 18th and 19th centuries. All these records, totaling 8,700 photos adhering to the theme, made up the so-called archival context of the photo (Rose, 2001), characterizing this research as historical-documentary, illustrative and informative, according to Pascual & Alaguero (2012) and Rose (2011).

In April, data analysis was carried out at the *British Library* in London. Initially, the notes taken, the information collected, and the photographic records were structured in an Excel spreadsheet with six columns. The first two columns scored the units of analysis (locations) and the respective dates. The third, fourth and fifth columns dealt with framing the data into themes, subthemes, and temporality. And the last column served to detail the material with content specifications.

When the spreadsheet was completed, an interpretation of the data was carried out by themes and sub-themes. As a result, considering the temporality and details, a chronology of events/facts was obtained for the description and analysis of the paving process of the market practices through investment in transport infrastructure. The first foundation dealt with the structure of waterway transport, that is, investments in ports and docks that fostered navigation on rivers, canals, and seas. The second cornerstone addressed the railway infrastructure used in the circulation of goods connecting the cities of the country. And the third foundation related investments in these means of transport with the development of industrial and commercial activities during the 18th and 19th centuries.

Next, section 3 describes these paths, reporting, for each of the nine cities, the relevant historical events/facts and illustrating some passages with corresponding images and/or photographs.

3 England as a locus of the prehistory of marketing: description

Literature points out that, between the 18th and 19th centuries, British society turned to consumption (Jefferys, 1954; Mckendrick, Brewer & Plumb, 1982; Stobart; Hann; Morgan, 2007; De Vries, 2008;) and this fact stimulated retail to develop what Stobart (2010) called novel practices – an allusion to the originality of retail conventions and standards, especially in London. The emerging market practices – commercial molds and consumption patterns –, in the author's words, recurrently used the term *novel* to describe their artifacts: novel goods, novel retail outlets and novelty and fashion. The innovation environment fostered the Spaces of

Consumption (Stobart; Hann; Morgan, 2007) characterized by the integration between leisure and consumption from places such as theaters, clubs, and coffee houses and from shopping areas in streets or squares called *heart of Market*.

The evolution of this English local retail is an offshoot of the Industrial Revolution. Significantly, these market practices were consolidated in England through investments in transport infrastructure, making products available, improving communications and propagating consumption habits.

3.1 The industrial revolution and the protagonism of the cities of Manchester and Liverpool

The Industrial Revolution represented a period of transition between manufacturing and machine-making, which, in the words of De Vries (2008), was one of the main – if not the main – phenomena of humanity since the invention of agriculture, considering the growth of economy of some nations. Between the 1760s and the mid-19th century, in England, the artisanal production process became predominantly industrialized. The use of wage labor was intensified, in addition to the adoption of machinery in the processing of raw materials and production of goods, such as iron, steam energy, cotton, etc. (Freeman, 1980).

The change in the production process brought about by the Industrial Revolution in English cities, particularly in Manchester and Liverpool – located in the northwest of England – stimulated investments in machinery, warehouses, transport, loan operations and sales; in other words, in all activities of production, distribution and commerce.

3.1.1 Manchester

Manchester was the first city to have factories and chimneys larger than its palaces and churches. Around 1809, the city became the center of cotton production in the United Kingdom and the places for negotiations and exchanges were structured in the streets, especially Thomas Harrison's Exchange (Figure 3). After a few decades, other exchange houses, such as the Royal Exchange (Figure 4), were established in the city and attracted around 15,000 international buyers every Tuesday and Friday, in the so-called Exchange days. As a result, Manchester controlled up to 80% of the world cotton market (Schofield, 2009).

Figure 3

Thomas Harrison's Exchange (19th century) in Manchester



Source: Schofield (2009, p. 16).

Figure 4

Royal Exchange (19th century) in Manchester



Source: Schofield (2009, p. 18).

Also in Manchester, train stations were built in the 19th century, such as the London Road (Figure 5) which became the main travel station for London. The distance to the British capital was around 320 kilometers and the travel time was just over four hours. In the financial sector, the first Provincial Branch of the Bank of England was the Manchester Branch (Figure 6) built in the first half of the 19th century in response to the opening of many local banks that provided money to entrepreneurs in the region (Museum of Science Industry, 2019; Schofield, 2009).

Figure 5

London Road (19th century) in Manchester



Source: Schofield (2009, p. 50).

Figure 6

Bank of England Branch (19th century) in Manchester



Source: Schofield (2009, p. 68).

Industrialization spurred the construction of physical facilities for industrial and commercial buildings in Manchester. According to Schofield (2009), large textile warehouses such as Watts Warehouse (Figure 7), the largest in the city in the 1860s, and industrial machinery houses such as the Spinning Mill and Doubling Mill, respectively in 1798 and 1840, located on the banks of the Rochdale Canal (Figure 8), on former Union Street (currently Redhill Street), are examples of the size of buildings at the time.

Figure 7

Watts Warehouse (19th century) in Manchester



Source: Schofield (2009, p. 56).

Figure 8

Powerhouse and Rochdale Canal (19th Century) in Manchester



Source: Schofield (2009, p. 138).

Investments were not limited to industrial and commercial points and included freight transport infrastructure. The Manchester Ship Canal (Figures 9 and 10), built by about 18,000 workers during the Industrial Revolution and opened in 1894, was one of the biggest engineering projects in the history of the country, and represented an important symbol of the industrialization of the city of Manchester.

Figure 9

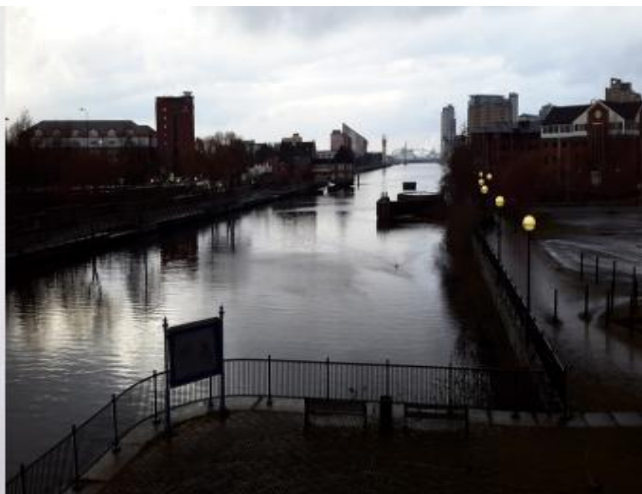
Manchester Ship Canal (19th century) in Manchester



Source: Schofield (2009, p. 6)

Figure 10

Manchester Ship Canal (19th century) in Manchester



Source: The authors (February 2019).

This channel, which is approximately 56 km long, connected the city to the sea and enhanced the flow of products for export. This work represented an alternative for the industries of Manchester to distribute their products, until then subjected to the high tariffs charged by the port of Liverpool (Museum of Science Industry, 2019; Schofield, 2009).

Like Manchester, Liverpool was an important locus of the Industrial Revolution. Its location on the English west coast was boosted by investments in transport infrastructure, favoring industrial and commercial activity.

3.1.2 Liverpool

Investments in port infrastructure made by Liverpool entrepreneurs (such as the world's first covered wet commercial dock) as well as proximity to other industrial cities in the Northwest, North and Northeast regions of England such as Manchester, Leeds and Hull, favored the city of Liverpool in trade relations with the world, especially with North America (Museum of Liverpool, 2019a).

From these trade relations, it is observed that both the import of raw materials, such as wood and grains, and the export of finished products, such as clothing and food, enabled international trade in the port of Liverpool. Historical records (Museum of Liverpool, 2019a) show that approximately 1,000 tonnes of cheese were exported from the Old Dock in 1736 and that 48,000 tonnes of salt were shipped via Salthouse Dock (Figure 11) to Ireland and to America in 1770. During the 19th century, Liverpool expanded its participation in the English

economy. By 1857, this city accounted for around 45% of the UK total exports, while London and Hull accounted for 23% and 13% respectively (Museum of Liverpool, 2019b).

Regarding imports, it was found that, until the end of the 19th century, sugar, and cotton, in addition to wood and grains, were the main inputs imported by the port of Liverpool. Cotton, for example, was first imported in 1709. One hundred and forty years later this input was responsible for almost half of the city's trade, with an import of around 1.5 million bales (Museum of Liverpool, 2019c). Sugar was brought from America through the Canning Dock, which received 46,000 tonne of the article in 1810 (Museum of Liverpool, 2019d). Still in 1810, Stanley Dock imported 8,400 tonnes of tobacco from North America, a product that had arrived in Liverpool for the first time in 1648. Countries such as Italy, France, India, and China were suppliers of products of good circulation in the 1850s, such as silk (Museum of Liverpool, 2019c).

Figure 11

Salthouse Dock, 19th Century



Source: Museum of Liverpool (2019). Image captured by the authors in February 2019.

It is not by chance that the English cities of Manchester and Liverpool were precursors and important for the Industrial Revolution. Historical records show that, in addition to investments in port and rail infrastructure (figures 12 and 13), there were geographic, political and economic reasons for this English pioneering spirit (Schultz, 1968; North & Thomas, 1973; North & Weingast, 1989; Szostak, 1991). In addition to the iron and coal being found in the country's subsoil and used as raw materials for industry, there was sufficient labor in the cities, especially after the exodus of workers from the countryside to the factories. As a reference, Manchester tripled the number of workers between 1815 and 1841 in cotton factories (Lloyd-

Jones; Le Roux, 1980). Great Britain signed contracts with other countries in order to obtain tariff advantages and adopted a liberal economic posture as the Treaty of Methuen between England and Portugal, by which the Portuguese would consume English textile products, and the English would consume Portuguese wines (Museum of Science Industry, 2019).

Figure 12

Albert Dock (19th century) in Liverpool



Source: The authors (February 2019).

Figure 13

Opening of the Railway Between Liverpool and Manchester in 1830



Source: Museum of Liverpool (2019). Image captured by the authors in February 2019.

As a result of this trade flow, British supremacy in foreign trade relations was consolidated, domestic consumption by families grew and retail developed (Church, 1996; De Vries, 1994; Museum of Science Industry, 2019). Aside from Manchester and Liverpool, several cities in the English countryside received investment in transport infrastructure during the Industrial Revolution.

3.2 Beyond Manchester and Liverpool: the spread of the industrial revolution across the country

The increase in productivity and, therefore, the flow of products for commercial activity guided investments in the transport infrastructure in the country. Road inversions, for example, allowed Great Britain to achieve twice as many kilometers of roads per square kilometer as France or Spain in the mid-19th century (Bogart, 2011). Furthermore, aware that river freight costs were advantageous in relation to road charges, investments were also made in the structure of river and maritime transport, such as port works in the cities of Hull, Bristol, and Grimsby.

According to Bogart (2011), many cities and towns in England were within 15 kilometers

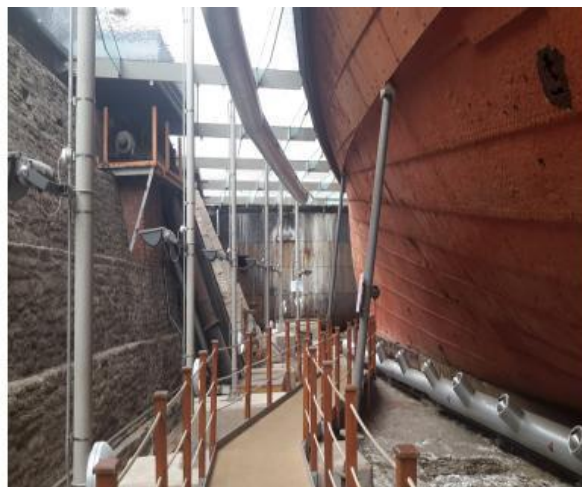
of a navigable river, which favored their use. In addition to the built rail network, the British transport system reduced the cost of freight by approximately 95% compared to the 18th century, in addition to reducing tariffs and interconnection time between cities (Bagwell, 1974). Several sectors of the English economy benefited from these improvements, such as the coal industry and the cotton textile segment (Freeman, 1980). Thus, in addition to Manchester and Liverpool, several cities contributed to the paving of market practices in the English countryside.

3.2.1 Bristol

Located in the southwest of England, Bristol was the second largest city in the country between the early 14th and early 19th centuries (Museum Mshed, 2019b). It was known as the 'city of docks' due to investments in port infrastructure. Among the works, the diversion of the Avon River (Figure 14) through the channel – currently known as the New Cut – stands out, where gates were built to control its course, creating an anchorage in deep waters. This anchorage, located next to the city's wharf, was about two kilometers long and gave rise to the town's floating port in the early 19th century (Lewis, 2009).

Between 1804 and 1809, with parliamentary consent, new investments were made in the port. Conducted by engineer William Jessop, accessibility works for large ships were carried out. In the mid-1870s, another engineer, Thomas Howard, led the construction of new locks and installed hydraulic cranes on vessels around the harbor (Lewis, 2009).

In addition, in the first half of the 19th century, The Great Western Dry Dock was built, a dry dock intended for the construction and repair of vessels (Figure 15). There, between 1839 and 1843, The Great Western Steamship Company built the SS Great Britain, the world's first steamship to have an iron hull and propeller. It was the largest ship at the time (Museum Mshed, 2019c; Museum Brunel's SS Great Britain, 2019). It was up to engineer Isambard Brunel to develop the idea for the ship that made its first voyage in 1845 to New York. Brunel was also responsible for additional projects in Bristol, such as the Clifton Suspension Bridge in 1864, one of the city's symbols.

Figure 14*River Avon in Bristol (19th century)***Source:** The authors (February 2019).**Figure 15***Dry Doc in Bristol (19th century)***Source:** Museum Brunel's SS Great Britain (2019). Image captured by the authors in February 2019.

After the construction of the SS Great Britain, from the junction of a maritime transport company with a shipbuilding company, Bristol City Line Ltd. Began. It was a venture with fleets that linked Bristol to New York and most of the ports on the east coast of the USA and Canada (Museum Mshed, 2019b).

As a result of these investments in maritime transport infrastructure, Bristol became part of the international trade. Until the beginning of the 18th century, most trade was done with Europe. Between 1700 and 1850, business turned to the Americas and West India, with emphasis on the sugar sector (Museum Mshed, 2019b). According to the Museum Mshed (2019a), the import of this product jumped from 203 barrels in 1609 to 156,958 barrels in 1883. At the end of the 18th century there were around twenty sugar refineries in the city of Bristol. Over the decades, innovations were introduced in the local sugar industry, such as centrifuges to dry sugar quickly. They were pioneered by the Conrad Finzel refinery in 1840 (Museum Mshed, 2019d).

In addition to sugar, wheat imported from Canada and tea from China moved the economy and introduced customs. Tea, for example, imported from China for the first time in the 1700s, was a fashionable and expensive product (approximately 15 pounds for a 125g packet today). With the policies to reduce the tax on tea, there was a stimulus in its consumption at the end of the 18th century. Bristol merchants opened wholesale and retail outlets and the product began to be consumed by all social classes in the country, strengthening the English

habit of drinking tea (Museum Mshed, 2019b).

Furthermore, the tobacco and chocolate sectors can be identified as beneficiaries of port investments in Bristol, such as the Wills Family manufacturers in 1786, and J S Fry & Son industries in 1847, respectively. This latter industrialized the first bar of chocolate produced in the world. Until then, chocolate was served in the form of a drink or in tablets. The bar-shaped chocolate produced in Bristol was called *Delicieux à Manger* (“delicious to eat”) and later followed by other better-known brands such as Five Boys, Chocolate Cream and Turkish Delight (Museum Mshed, 2019c).

Leaving Bristol for the central region of England, it appears that industrial and commercial activity was driven by the railways as occurred in Birmingham.

3.2.2 Birmingham

The industrial city of Birmingham is situated in the West Midlands of England, in the county of West Midlands. It is located between the capital London and the north/northwest of the country, where the cities of Liverpool and Manchester are located. The privileged geographical position, between the main English commercial centers of the 18th and 19th century, attracted investments in the so-called Grand Junction Railway, a railway junction linking Birmingham to the main urban centers of the time (Upton, 2012).

In the early 1830s, the British Parliament authorized the release of the Grand Junction Railway works. Engineers, among them George and Robert Stephenson, along with about 20,000 workers, worked on the construction of the central station (Curzon Street) and the rail network that would link Birmingham to the other cities. As a result, between the 1830s and 1840s, some train companies began operating in Birmingham from Curzon Street. The most important were *London and Birmingham Railway*, the first intercity line built in London; *Birmingham and Derby Junction Railway*; *Birmingham and Gloucester*; and *Birmingham and Liverpool and Manchester Railway* (Birmingham Museum & Art Gallery, 2019a; Upton, 2012).

The railway junction from Birmingham interconnected the regions of England and shortened the hours of travel between them. Upton (2012) cites, as an example, that from Birmingham to London the travel time was reduced by half, while from Birmingham to Liverpool the journey took just over four hours. Such mobility brought more people to the city, increasing its population. Between 1700 and the end of the 19th century, Birmingham's population rose from 11,500 to around 520,000 (Birmingham Museum & Art Gallery, 2019a).

The combination of population growth, the central geographic position, and the fluidity

of the rail network boosted the local economy. Birmingham became known as the ‘city of a thousand shops’ (Pen Museum, 2019a; Upton, 2012) and the production of steel pens was one of the symbols of this. In the 1780s, the steel-tipped quill pen was invented, and its trade boomed. Due to the easy access to iron, limestone and coal, the city became the world center to manufacture this item. Production was intense and the market absorbed it (Pen Museum, 2019a).

For part of the 19th century, more than 75% of everything written in the world was written in a Birmingham-made pen. The pens produced by Joseph Gillott were used by 90% of American school-age children. Another data that demonstrates the intensity of production comes from the 1880s. During this period, Leonard & Co. produced over 200 million pens. Other manufacturers such as Josiah Mason and John and William Mitchell were also exponents in this activity (Pen Museum, 2019a; 2019b; 2019c).

Aside from the pen industry, investments in transport boosted the markets for jewelry, porcelain, ceramics, iron, and silver. Birmingham became the largest metallurgy center at the time and was known as the capital of manufacture (Birmingham Museum & Art Gallery, 2019b; 2019c). With branches opening in British colonies around the world, Birmingham companies have internationalized their products. According to the Birmingham Museum & Art Gallery (2019a), all this economic progress boosted the city's markets, such as the Bull Ring Market (Figure 16), founded in 1166, and generated leisure and consumption spaces, such as the 80,000 square meters of Cannon Hill Park and the Canalside region (Figure 17).

Figure 16

Bull Ring Market in Birmingham (12th century)



Source: The authors (February 2019).

Figure 17

Canalside in Birmingham (19th century)



Source: The authors (February 2019).

The growth of central England around Birmingham contributed to the expansion of industrial and commercial activity in the north and northwest of the country. Rail transport integrated markets and induced some cities to structure their local logistical vocations, as Chester did with water transport.

3.2.3 Chester

Situated on the banks of River Dee in northwest England, Chester is the seat of the county of Cheshire. In the 1730s, important interventions to channel this river were carried out to improve navigation and facilitate the connection with other localities. Four decades later, a network of navigable canals (Shropshire Union Canal) contemplated the city, connecting it to the limits of the county of Cheshire (The Grosvenor Museum, 2019c). One example was the Ellesmere Canal which connected River Dee to River Mersey in the town of Ellesmere Port (Figure 18).

It was exactly in the River Mersey in Ellesmere Port that the main canal of Manchester (Manchester Ship Canal) emptied from the end of the 19th century (Figure 19). The arrival of the Manchester Ship Canal brought development and metallurgy, oil, and chemical industries to the Ellesmere Port region (National Waterways Museum, 2019b). Due to the proximity (13 km) and river accessibility, industrialists in Chester also benefited, such as John Laird in the shipbuilding business (The Grosvenor Museum, 2019a).

Figure 18

*Shropshire Union Canal in
Ellesmere Port (18th century)*



Source: The authors (February 2019).

Figure 19

*Meeting of Manchester Ship Canal with
River Mersey in Ellesmere Port (19th
century)*



Source: The authors (February 2019).

Additionally, between the 1830s and 1850s, bridges were built (e.g., Grosvenor Bridge) connecting commerce to the more upscale residential areas (Royden, 2018) and the rail network reached the city. Thus, with the improvement in rail and river transport, in addition to the geographic location, Chester became a tourist town and an important retail center (The Grosvenor Museum, 2019c). In the mid-1850s, new commercial outlets were expanded and opened in the city. Real estate agents (e.g., Charles Lee), tobacconists and liquor stores (e.g., Turmeaus), clothing stores (e.g., Moss Bros.), hotels (e.g., The Chester Grosvenor) and candy stores (e.g., Gerrads) were some of the businesses that grew.

However, it was the silver trade that played a prominent role in the local economy throughout the 18th and 19th centuries. In this segment, the Richardson and Lowe trading families prospered trading the metal that symbolized wealth, power, and status. Silver spoons, for example, were given on special occasions such as baptisms and weddings, as they had a sentimental value added to the gift. Chester's silver was consumed by the richest merchants, the nobility, and the parishes of the city. Among the most demanded objects were bowls, vases, knives, and spoons (The Grosvenor Museum, 2019b).

The development of trade in Chester is an example of economic activity in Northwest England because of improved transport. A similar situation occurred in other regions of the country, such as the cities of Leeds and York, both in the county of Yorkshire.

3.2.4 Leeds

Cut by River Aire, Leeds is the principal city of the county of Yorkshire, in the north of England. It has a manufacturing and commercial history directly related to waterway and rail transport. Both transports contributed to nearly half of England's former ports passing through Leeds in the mid-19th century (Quinn & Jones, 2008; Leeds City Museum, 2019a).

Massive investments in the city's transport date back to the early 18th century. Around 1700, a law was enacted authorizing the creation of the Aire and Calder Navigation (Figure 20) with the aim of transporting goods across River Aire, via the city of Hull, to the European market (Quinn & Jones, 2008). In 1816, Leeds and Liverpool Canal was completed, opening a connection to the market of the Americas through Liverpool. In all, there were approximately 230 kilometers navigable between Leeds and the east and west coasts of the country.

From the 1830s onwards, the resources for the railway sector came. In less than ten years, Leeds to Selby railway, Midland railway, Leeds and Bradford railway and Manchester and Leeds railway were opened, connecting Leeds with the cities of Hull, London, Bradford,

and Manchester, respectively (Quinn & Jones, 2008; Leeds City Museum, 2019b). In addition to the intercity connection, investments were made in mobility within the city. In the late 1870s Leeds Engineers Kitson and Co. introduced the steam tram. A few years later, in 1891, Leeds was the first British city to have electric trams (Figure 21) (Leeds City Museum, 2019b).

Figure 20

Aire and Calder Navigation (18th century) in Leeds



Source: Quinn; Jones (2008, p. 62)

Figure 21

Electric trams (19th century) in Leeds



Source: Leeds City Museum (2019b). Image captured by the authors in March 2019.

Waterway and rail transport transformed the city. Between 1790 and 1840 thousands of people moved to Leeds looking for work in industry and commerce. The population rose from 17,000 to 89,000 between 1775 and 1841. In the mid-19th century, more than 100,000 people lived and worked in the city (Quinn & Jones, 2008; Leeds City Museum, 2019b). Between the 1870s and 1890s, the city's commerce was notable for the construction of galleries, such as Thornton's Arcade, Queen's Arcade and The Grand Arcade, and department stores, such as the Grand Pygmalion. In 1888, Grand Pygmalion's shop windows and departments displayed women's and children's clothing, apparel, lace, headgear, tapestry, confectionery, sewing, rugs, furniture, and toys. This assortment provided by the existing transport structure at the time. In addition to arcades and department stores, covered markets played a role in local economic activity. Leeds City Markets were one of the largest in Europe in the 19th century (Leeds City Museum, 2019a, 2019b).

In addition to trade, the diversity of industrial activity stood out and the city of Leeds was the birthplace of important organizations in the 19th century. Companies such as Armley and Burley Mills, the largest wool mill in the world, Hepworths, the largest clothing manufacturer in the United Kingdom, and Marks and Spencer, the largest retailer in Great

Britain, are some of the examples. From 1820 to 1897 brewers (e.g., Tetley Brewere), chocolates (e.g., Thorne's), board games (e.g., Waddington's) and soap (e.g., Watson's) made up the plurality of the productive sector in the region. Leeds has also become known as the city of engineering, especially for the development and worldwide marketing of engineer Matthew Murray's steam locomotive (Leeds City Museum, 2019b).

3.2.5 York

Among the cities covered in this investigation, York is located in the northernmost part of England, in the county of Yorkshire, about 40 kilometers from Leeds, 80 kilometers from Hull and 340 kilometers from London. Even though York is located at the confluence of the Rivers Foss and Ouse, it was rail transport that fueled the city's economy in the 19th century.

Still in temporary form and made of wood, the first railway station was opened in 1839 on Queen Street by the York & North Midland Railway, owned by the George Hudson railway. From here, the first city train departed for South Milford (about 30 kilometers away). The first trip to London, via Birmingham, took place a year later and lasted approximately eleven hours. In 1841, the Queen Street station was replaced by the so-called Old York Railway Station, located within the medieval walls that circled the city (Chrystal, 2015; Railway Museum, 2019a).

Until the opening of the Old York Railway Station, about 24,000 passengers were transported a year from York to London by carriage and other means of transport. The trip took five to six days, depending on weather conditions. However, with the inauguration of this station, the number of passengers rose to 341,000 a year and travel time was reduced by more than 90%. Part of this performance was due to the speed of infrastructure works necessary for rail transport. In 1855, for example, in just twelve weeks, the Scarborough Bridge was built above River Ouse, facilitating the flow of pedestrians and trains (Chrystal, 2015).

The movement of people and goods was intense, and York's geographical position made it a gateway from London to other cities further north in England, such as Newcastle. Trains between London and Newcastle needed a repair site to continue their journey, so a railway station was designed outside the city walls of York (Figure 22). Built in 1877, this station had thirteen platforms and 150 meters in length, making it the largest in the world at the time. As part of the project, a year later, the Royal Station Hotel (now The Royal York Hotel) was opened (Chrystal, 2015; Railway Museum, 2019a).

Figure 22*York Central Station (19th century) in York***Source:** The authors (March, 2019).

In the 1880s, with two railway stations in operation, the city of York received around 300 trains daily. The increase in the rail flow streamlined communication between the capital and the countryside. According to Chrystal (2015) a letter posted in London before noon was delivered to York in the evening of the same day. In parallel with communication, the local industry expanded hiring. In 1841 the sector employed 41 people, ten years later it started to absorb 513 workers and at the end of the 19th century it reached the mark of 5,500 employees. Tram companies (e.g., The new City of York Tramway) and gas suppliers (e.g., York Gas Company) hired and trained labor (Railway Museum, 2019b, 2019c).

With a greater volume of people employed and income circulating, the demand for products and services increased. As a result, the tourism sector, street markets (e.g., Shambles Market), department stores (e.g., Browns) and food stores (e.g., Appleton's) all benefited. Around the 1860s, the production of one of the symbols of the city of York began: chocolate. There were approximately 13 varieties of the product and several bakeries spread across the city (e.g., Monk Bar Chocolatiers). Using a good rail network, manufacturers Rowntree's and Terry's, for example, traded their sweets and chocolates in at least seventy-five English cities (Chrystal, 2015).

Thus, the cities of York and Leeds illustrate the economic vigor resulting from the transport system built during the Industrial Revolution, a phenomenon also observed in Hull and Grimsby, cities located in the eastern region of England.

3.2.6 Hull and Grimsby

Hull and Grimsby are on the northeast coast of England and are considered two

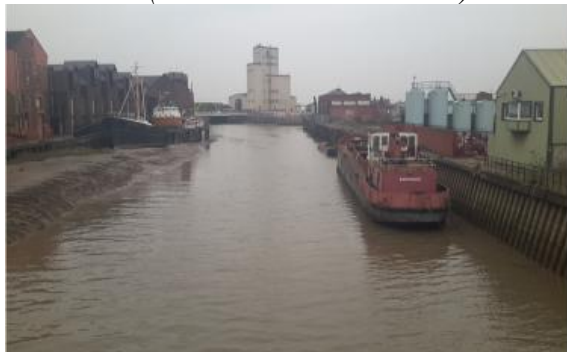
important port cities between the 18th and 19th centuries – separated by the Humber estuary and 55 kilometers apart. These locations received massive port investments during the Industrial Revolution, which boosted the flow of international trade.

Located at the mouth of the river that gives its name to the city, Hull owes its existence to maritime transport (Maritime Museum, 2019a; Starkey et al., 2017). Until the mid-18th century, River Hull was used as a port. However, the number of ships and the size of vessels increased, congesting the riverbanks of the city of Hull (Figure 23). According to Starkey et al. (2017), commercial interests arising from the Industrial Revolution boosted the construction of docks in the region. In 1774, the Hull Dock Company was formed with the aim of building closed docks for ships to safely load and unload their goods.

Four years after the founding of the Hull Dock Company, the city's first dock (Queen's Dock) was inaugurated on River Hull (Maritime Museum, 2019a). From then on, new docks were opened (Figure 24). Among others, the Maritime Museum (2019a) cites Humber Dock (1809), Prince's Dock (1829), Railway Dock (1846), Victoria Dock (1850), Albert Dock (1869), William Wright Dock (1880) and Fish Dock (1883). According to Starkey et al. (2017) two characteristics were common among the docks in the region: a) they supported large ships (up to 10,000 tonnes) and b) they had facilities adapted to the specific needs of the vessels, demonstrating planning and segmentation. Alexandra Dock, for example, was built for the coal trade with conveyor belts and cranes suitable for handling the ship. And Riverside Quay was structured to speed up vessels carrying perishable cargo (Starkey et al., 2017).

Figure 23

River Hull (18th and 19th centuries) in Hull



Source: The authors (March, 2019).

Figure 24

Hull Town Docks (1880) in Hull



Source: Starkey et. al (2017, p. 8)

Port investments, along with rail infrastructure and accessibility (e.g., Drypool Bridge), paved the way for Hull's industrial and commercial dynamics throughout the 19th century. Starkey et al. (2017) reports the growth of foreign trade in the city's ports in the 19th century. The most important imports were wood, raw materials for the textile industry and iron ore, from Russia, Sweden, and Canada, among other countries. Regarding exports, the main product was cotton; between 1850 and the turn of the 19th century, the amount increased from 72.6 million to 113.2 million meters (Maritime Museum, 2019b; Starkey et al., 2017).

The expansion of economic activity reached other sectors such as grain and oil processing plants, oilseed industries, chemical and pharmaceutical industries, coal and steel transport and shipbuilding. Local companies have gained international notoriety, such as Wilson Line and its largest fleet of private ships in the world. The dynamics of production and transport generated wealth and local prestige, shaping the social and consumption structure of the city of Hull. Longshoremen and workers began to live near the docks, forming communities and demanding products and services in the Old Town region. On the other hand, industrialists and merchants began to reside in regions further away from the center, expanding the geographic extent of the city (Maritime Museum, 2019a, 2019b; Starkey et al., 2017).

In addition, other economic sectors prospered. In the 1840s, the fishing industry expanded due to the discovery of the so-called Silver Pits, a large fishing field abundant with fish, near the Humber estuary. The North Sea fishing season begun with a profitable season for both Hull and Grimsby, rival cities in this activity (Maritime Museum, 2019c).

Unlike Hull's economic diversity, Grimsby was geared towards the fishing industry. Midland Scottish and London Railway Company invested in the construction of two docks in the city due to the possibility of business opportunities relate to Silver Pits. The first, opened in 1855, and the second, 20 years later, with an area of five hectares. Other docks were also opened in the second half of the 19th century, notably the Royal Dock and the Fish Dock. At the same time, in the 1880s, the Fisherlad's Institute was founded with the aim of recruiting and training young people interested in fishing (Crossland, & Turner, 2015; Grimsby Fishing Heritage Centre, 2019c; Holdings 1998).

The port infrastructure and the distribution of goods favored the growth of the fishing industry in Grimsby. About 50,000 tonnes of fish landed each year at the city's docks. In addition to fishing, the structure of the docks and the work of maritime agents (e.g., John Sutcliffe) moved other sectors of the economy. In 1864, some 1,500 foreign ships docked at Grimsby, offloading cargoes of coal, timber, agricultural machinery, and raw cotton (Grimsby

Fishing Heritage Centre, 2019a, 2019b; Holdings, 1998).

The unloaded products were transported by the rail network that served the city. The railways arrived in Grimsby through the Great Grimsby and Sheffield Railway Company, allowing the city to free its port from isolation and develop the local trade, especially in smoked fish (Crossland & Turner, 2015; Holdings, 1998).

4 Analyzing Data in the light of Literature: evidence from a prehistory of marketing

Returning to the argument of this article, through the data/information presented in section 3, it is possible to refer to the investments in transport infrastructure in England and the consequent development of commercial management in this country, in the 18th and 19th centuries, as embryos of the institutionalization of the Marketing as a discipline in the 20th century.

Comparing this interpretation with the literature, some authors mention the relationship between academia and the market from economics disciplines taught in English universities during the 19th century, such as Oxford University, Cambridge University (Kadish, 1982; Tribe, 2002), King's College London and the London School of Economics. (Silver & Teague, 1971). Roughly speaking, they attribute to the impact of the English Industrial Revolution – infrastructure, productivity, distribution, and consumption – the spread of economics disciplines, pioneeringly, in English universities, which outlined the prehistory of marketing as a knowledge – something corroborated by studies by De Vries (1994) and Layton (2011).

Supported by the tradition of economic liberalism and classical economics that had developed in England at the time, it was urgent to reflect on the production, flow, sales, and consumption of goods in the country. There are indications of investigations, at the time, on: transaction costs and customer transfer fees (Stobart, 2010); capital formation in national income and rate of accumulation (Williamson, 1984); and the role of debit and credit in negotiations between English producers, retailers, and consumers (Finn, 1994; Hoppit, 1986). In addition, the works of Finn (1994) and Hoppit (1986) detail the legal complaints of consumers related to sales practices, called goods sold and delivered.

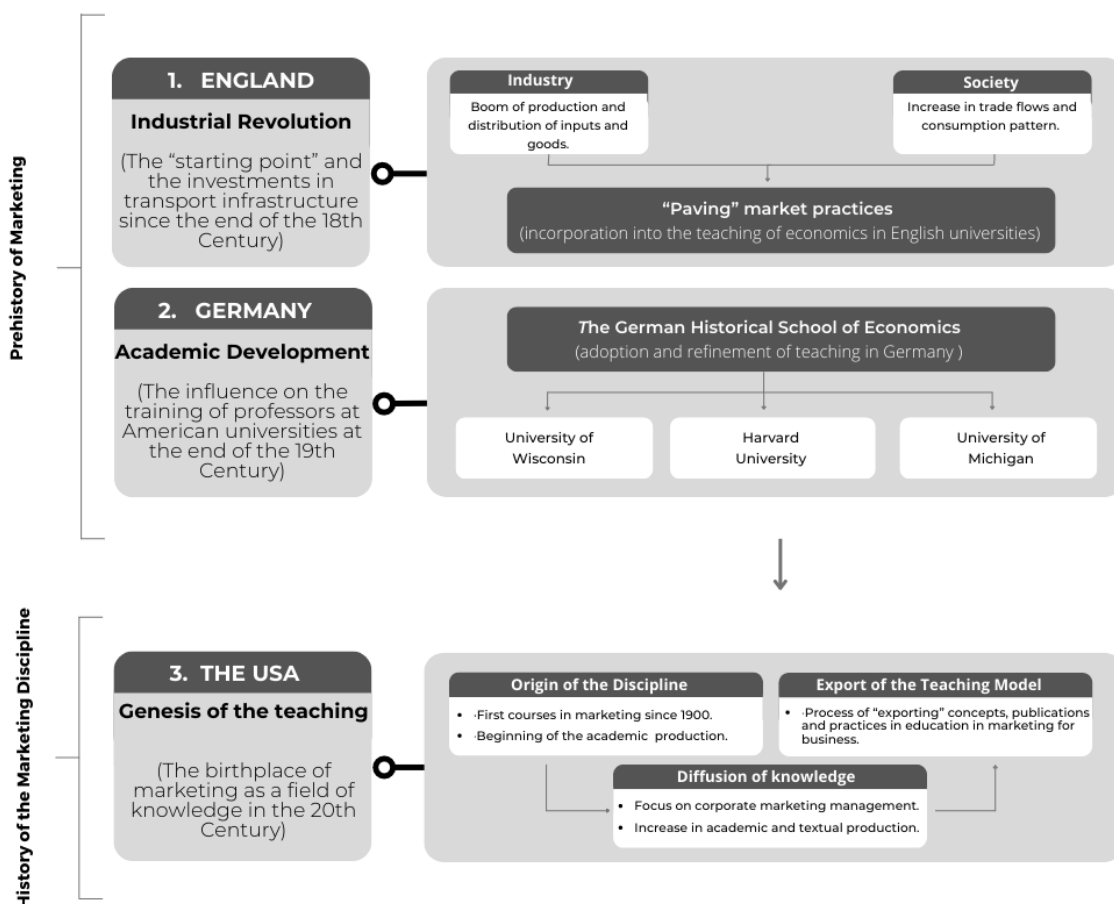
After all, the economic strength of England in the period and the interpenetration between transport infrastructure and market development in the country described in section 3, would later reach the North American management teaching, in the beginning of the 20th century (Jones & Monisson, 1990). In the United States, the discipline of marketing would

emerge from the relationship between distribution and microeconomics to think about intermediation from the principle of efficiency, considered secondary by economists.

In the midst of this process, however, there is the German Historical School of Economics – as mentioned in section 1 of this article –, which incorporated methods and contents in the economic training of American students who, in turn, would introduce the concepts of marketing in American universities and business schools in the first half of the 20th century (LINS, 1953). According to Bartels' records (1951), in 1902 the course entitled *The Distributive and Regulative Industries of the U.S.* was probably the first on marketing taught in the USA and discussed the methods of marketing merchandise, brands and wholesale and retail trades. Figure 25, below, illustrates this process, complementing the ideas of figure 1 presented in the introduction.

Figure 25

From Transport Investments in England to Marketing Education in the United States



Source: Own elaboration (2022).

Iterating the argument around a prehistory of marketing in England in the 18th and 19th centuries, it can be said that production, distribution, and commercialization, increased with investments in transport infrastructure, constituted the 'starting point' of marketing practices that, gradually, were incorporated to the study of the economy in English universities and in Germany. Interpreted as a preliminary stage of marketing as a professional field in the sense of commercial management, the academic discipline was born at the beginning of the 20th century in the United States, emanating, therefore, the history of marketing - enunciated by the Yankees with the echo of the American Marketing Association (AMA) and, repeatedly, forgetting the prehistoric moments (re)counted in this article.

5 Conclusion

This work, a description and temporal and geographical analysis of the antecedents of marketing, made an incursion in England in the 18th and 19th centuries, period of the Industrial Revolution, to show the importance of transport infrastructure for what the article calls 'paving of market practices'; in other words, how investments in means of transport developed production, sales and distribution and stimulated the English consumer society. Visiting nine cities in the interior of the country for data collection, the manuscript has a textual and visual contribution to reflect on the roots of marketing that make up the prehistory of the discipline.

In addition to the capital city of London, the work highlights that industrial and commercial activities in the different regions of the country had waterway and rail transport as their mainstay for economic dynamism and the development of consumer markets. In their entirety, cities were logistically interconnected as a system, complementing each other, apart from the process of competition and/or rivalry. Considering the geography and economic vocation, each city structured its transport infrastructure based on its local potential and competitive advantages, which, gradually, provided opportunities for both economic growth and business diversification. Table 1 synthetically demonstrates this relationship to corroborate the assumption of paving of market practices, mentioning the mode of transport and the list of projects for each location.

Table 1

The Pavement of Market Practices in England in the 18th and 19th centuries

Region	City	Transport Infrastructure	List of Enterprises
South-west	Bristol	Docks and water transport	Sugar, wheat, tea, tobacco, and chocolate.
Midwest	Birmingham	Railways (<i>Grand Junction Railway</i>)	Pen industry, metallurgy, jewelry, porcelain, ceramics, iron, and street fairs.
Northwest	Chester	Railways and <i>Shropshire Union Canal</i>	Silver trade.
	Manchester	London Road and <i>Manchester Ship Canal</i>	Cotton, banks, textile industry and mills.
	Liverpool	Docks and railways	Woods, fabrics, sugar, salt, cotton, and grains.
North	Leeds	Water transport and railways	Arcades, retail, textiles, food, mills, beverages, and locomotives.
	York	Railways (<i>Old York Railway Station</i> and <i>Central Station</i>)	Chocolate industries.
North East	Hull	Docks and water transport	Wood, iron ore, cotton, coal, steel, and the fishing industry.
	Grimsby	Docks	Fishing industry.

Source: Own elaboration (2022).

In general terms, the transport infrastructure brought to English cities and companies access to raw materials, products, and consumer markets. This accessibility, in turn, boosted productivity, innovation and negotiation, consolidating commercial management: product design, stock planning, distribution, including storage activity (with the handling of perishable products and seasons), the management of purchases and sales and the communication process. This heyday of transport “shortened distances” by reducing product delivery times, favoring consumption routines and customs between interconnected cities. Furthermore, these modes of transport flowed more than tangible products, they brought knowledge and culture.

Still, it can be conjectured that English transport founded, a posteriori, the formation of management disciplines. It is plausible to suppose, for example, that the period of implementation of English transport, in the 18th and 19th centuries, influenced market practices, but also the contours of technical-professional management education in England, from the relationship between civil, mechanical, and naval engineering with industrial and commercial activities. However, this is a hypothesis to be investigated in depth in the future.

Nonetheless, the literature asserts that the disciplines of economics absorbed the production-flow-sales triad in the syllabus on market and consumption in English universities. This fact per se engenders a prehistory of marketing, whose understanding is fundamental. Marketing, like management, focuses mainly on current phenomena, sub-exploring the past in

the interpretation of the present. It is urgent to teach and research the history of marketing (and its discipline), which can initially be part of the program content of macromarketing in Brazil, as suggested by Costa (2015).

As limitations of the work, it should be mentioned that the writing of the article opted for a descriptive and analytical overview to characterize – without detailing – the phenomenon of paving of market practices in England, to the detriment of the verticalization of the text in a certain space and time that demarcates the historiographical methodology; that is, a didactic document was produced to illustrate the (interpretative) idea of the study instead of a scientific manuscript – traditional or orthodox – to improve the interpretations of the research.

Furthermore, as the data were collected predominantly in museums, it is recognized that the curation of the collection (visual and textual) sometimes does not have a scientific impetus, but a task of retracing history. Faced with this flank, attempts have often been made to triangulate data from visits to museums with academic publications and on-site observations.

As a research agenda derived from the work, the expansion and regionalization of the relationship between transport infrastructure and market practices is suggested as an antecedent of the formation of the marketing discipline in the 20th century. In England, cities like London, Southampton and Newcastle in the 18th and 19th centuries can and should be researched. In the United States, cradle of management education (and marketing), one can study the industrial cities of the northeast of the country between the end of the 19th century and the beginning of the 20th century. And in Brazil, in turn, the period between the 1900s and 1950s is indicated, a time of urbanization-industrialization in the capitals of the southeast of the country with the importation of the marketing discipline from the United States in the post-1950s.

Authors' contribution

Contribution	Soares Neto, J. B.	Costa, F. J.	Coelho, F. C.
Conceptualization	X	X	X
Methodology	X	X	X
Software	----	----	----
Validation	X	X	X
Formal analysis	X	X	X
Investigation	X	-----	-----
Resources	X	-----	X
Data Curation	X	X	-----
Writing - Original Draft	X	-----	-----
Writing - Review & Editing	-----	X	X
Visualization	X	-----	-----
Supervision	X	X	-----
Project administration	X	-----	-----
Funding acquisition	X	X	X

References

- Bagwell, P. (1974). *The transport revolution from 1770*. London: Batsford.
<https://doi.org/10.4324/9780203221884>
- Bartels, R. (1951). Influences on the development of marketing thought, 1900-1923. *Journal of Marketing*, 16, (1), 1-17. <https://doi.org/10.2307/1247433>
- Bartels, R. (1962). *The history of marketing thought*. (2a ed.). Columbus, In: Grid Publishing.
https://scholar.google.com.br/scholar?hl=pt-BR&as_sdt=0%2C5&q=Bartels%2C+R.+%281962%29.The+history+of+marketing+thought.+%282a+ed.%29.Columbus%2C+In%3A+Grid+Publishing.&btnG=
- Birmingham museum & Art gallery. (2019a, Fev.). *Birmingham history*. Birmingham, Inglaterra: Birmingham Museum & Art Gallery.
- Birmingham museum & Art gallery. (2019b, Fev.). *Industrial gallery*. Birmingham, Inglaterra: Birmingham Museum & Art Gallery.
- Birmingham museum & Art gallery. (2019c, Fev.). *Jewellery Metalwork*. Birmingham, Inglaterra: Birmingham Museum & Art Gallery.
- Bogart, D. (2011). Did the Glorious Revolution contribute to the transport revolution? Evidence from investment in roads and rivers. *Economic History Review*, 64, 1073-1112. <https://doi.org/10.1111/j.1468-0289.2010.00580.x>
- Chrystal, P. (2015). *York: then & now*. Gloucestershire: The History Press.
<https://www.bookdepository.com/York-Then-Now-Paul-Chrystal/9780752457352>
- Church, R. (1996). The industrial revolution. *The Historical Journal*, 39(2), 535-543.
<https://doi.org/10.1017/S0018246X00020380>

- Costa, F. J. (2015). *Marketing & Sociedade*. João Pessoa: Editora UFPB.
<http://www.editora.ufpb.br/sistema/press5/index.php/UFPB/catalog/book/266>
- Crossland, G.; Turner C. (2015). *Great Grimsby: A history of the world renowned fishing port*. Hull: T&C Publishing.
- De Vries, J. (1994). The industrial revolution and the industrious revolution. *The Journal of Economic History*, 54, (2), 249-270. <https://doi.org/10.1017/S0022050700014467>
- De Vries, J. (2008). *The industrious revolution: consumer behavior and the household economy 1650 to the present*. New York: Cambridge University Press.https://doi.org/10.1111/j.1468-0289.2009.00493_20.x
- Finn, M. (1994). Debit and credit in Bath's court of requests, 1829-39. *Urban History*, 21, (2), 211-236. <https://doi.org/10.1017/S0963926800011032>
- Freeman, M. (1980). Transport methods in the British cotton industry during the industrial revolution. *Journal of Transport History*, 1, 59-74.
<https://doi.org/10.1177%2F002252668000100106>
- Grimsby Fishing Heritage Centre. (2019a, Mar.). *Fish Docks*. Grimsby, Inglaterra: Grimsby Fishing Heritage Centre.
- Grimsby Fishing Heritage Centre. (2019b, Mar.). *Navigation*. Grimsby, Inglaterra: Grimsby Fishing Heritage Centre.
- Grimsby Fishing Heritage Centre. (2019c, Mar.). *The apprentice Lads*. Grimsby, Inglaterra: Grimsby Fishing Heritage Centre
- Holdings, T. (1998). *Memories of Grimsby: page after page of pure nostalgia*. Halifax: True North Books. <https://www.amazon.co.uk/Memories-of-Grimsby/dp/1900463970>
- Hoppit, J. (1986). The use and abuse of credit in eighteenth-century England. In: Mckendrick, N.; Outhwaite, R. B. (Eds.). *Business life and public policy: essays in honour of D.C. Coleman*. Cambridge: Cambridge University Press.
https://scholar.google.com.br/scholar?hl=pt-BR&as_sdt=0%2C5&q=The+use+and+abuse+of+credit+in+eighteenth-century+England&btnG=
- Jefferys, J. (1954). *Retail trading in Britain 1850-1950*. Cambridge: Cambridge University Press.https://scholar.google.com.br/scholar?hl=pt-BR&as_sdt=0%2C5&q=Jefferys%2C+J.+%281954%29.Retail+trading+in+Britain+1850-1950.+&btnG=
- Jones, D.; Monieson, D. (1990, Jan.). Early development of the philosophy of marketing thought. *Journal of Marketing*, 54, 102-12. <https://doi.org/10.2307/1252176>

- Jones, D. G. B.; Shaw, E. H. (2002). A history of marketing thought. In: Weitz, B. A.; Wensley, R. (Eds.) *Handbook of marketing*. London: Sage, 39-66.
<https://dx.doi.org/10.4135/9781848608283.n3>
- Kadish, A. (1982). *The Oxford economists in the late nineteenth century*. Oxford: Oxford University Press. <https://www.amazon.com/Economists-Nineteenth-Century-Historical-Monographs/dp/0198218869>
- Knott, J.; Witkowski, T.; Pipolo, G. (2012). Marketeando: domesticating marketing education the “Peruvian Way.” *Journal of Macromarketing*, 33 (2), 41-57.
<https://doi.org/10.1177%2F0276146712461280>
- Layton, R. (2011). Marketing: is management all that there is? *Journal of Historical Research in Marketing*, 3, (2), 194-213. <https://doi.org/10.1108/17557501111132145>
- Leeds City Museum. (2019a, Mar.). *Leisure in Leeds*. Leeds, Inglaterra: Leeds City of Museum.
- Leeds City Museum. (2019b, Mar.). *The Leeds Story*. Leeds, Inglaterra: Leeds City of Museum.
- Lewis, B. (2009). *Bristol City Docks: through time*. Gloucestershire: Amberley Publishing.
<https://www.bookdepository.com/Bristol-City-Docks-Through-Time-Brian-Lewis/9781848683846>
- Lins, G. (1953). *Instituto Brasileiro de Administração – Planejamento da Escola de Administração de Empresas*. Rio de Janeiro: EAESP. (Resumo de Relatório) (Material disponível e cedido pelo Núcleo de Documentação da FGV-RJ).
- Lloyd-Jones, R; Le Roux, A. (1980). The size of firms in the cotton industry: Manchester 1815–1841. *The Economic History Review*, 33, 72–82.
<https://doi.org/10.2307/2595545>
- Maritime Museum. (2019a, Mar.). *Hull Docks*. Hull, Inglaterra: Maritime Museum.
- Maritime Museum. (2019b, Mar.). *Hull Maritime*. Hull, Inglaterra: Maritime Museum.
- Maritime Museum. (2019c, Mar.). *North Sea Fishing*. Hull, Inglaterra: Maritime Museum.
- Mckendrick, N.; Brewer, J.; Plumb, J. H. (1982). *The birth of a consumer society*. London: Hutchinson.
- Mokyr, J. (2010) *The Enlightened economy an economic history of Britain 1700-1850*. Yale University Press: https://scholar.google.com.br/scholar?cluster=17315908530163972204&hl=pt-BR&as_sdt=0,5
- Museum Brunel’s ss Great Britain. (2019, Fev.) *Dry Dock*. Bristol, Inglaterra: Museum Brunel’s SS Great Britain.

- Museum Mshed. (2019a, Fev.). *Bristol People*. Bristol, Inglaterra: Museum MShed.
- Museum Mshed. (2019b, Fev.). *Trading with the wider world*. Bristol, Inglaterra: Museum MShed.
- Museum Mshed. (2019c, Fev.). *What makes Bristol*. Bristol, Inglaterra: Museum MShed.
- Museum Mshed. (2019d, Fev.). *You make Bristol*. Bristol, Inglaterra: Museum MShed.
- Museum of Science Industry (Manchester, ING). (2019, Fev.). *The royal exchange; the largest room in the world*. Paine de exposição. Manchester, Inglaterra: Museum of Science Industry.
- Museum of Liverpool. (2019a, Fev.). *Building Liverpool's Docks*. Liverpool, Inglaterra: Museum of Liverpool.
- Museum of Liverpool. (2019b, Fev.). *Liverpool's First Docks*. Liverpool, Inglaterra: Museum of Liverpool.
- Museum of Liverpool. (2019c, Fev.). *Import and Exports*. Liverpool, Inglaterra: Museum of Liverpool.
- Museum of Liverpool. (2019d, Fev.). *The sugar trade*. Liverpool, Inglaterra: Museum of Liverpool.
- National Waterways Museum. (2019a, Fev.). *Building the Waterways*. Ellersmere Port.
- National Waterways Museum. (2019b, Fev.). *The Origins of the Port*. Ellersmere Port. North, D. C.; Thomas, R. P. (1973). *The rise of the western world: a new economic history*. Cambridge: Cambridge University Press.
- North, D. C.; Weingast, B. (1989). The evolution of institutions governing public choice in seventeenth century England. *Journal of Economic History*, 49, 803–832.
<https://doi.org/10.1017/S0022050700009451>
- O'Brien, K. Patrick (2017). Was the first Industrial Revolution a conjuncture in the history of the world economy? *Economic History Working Papers* (295).
<http://eprints.lse.ac.uk/84126/>
- O'Brien, K. Patrick (2006). Provincializing the First Industrial Revolution. *Working Papers of the Global Economic History* (17), 1-39. <http://eprints.lse.ac.uk/22474/>
- Pascual, A. S.; Alaguero, A.Z. (2012). Investigación social con materiales visuales. *Metodología De La Investigación Social: Técnicas innovadoras y Sus Aplicaciones*, 217-250.
<https://eprints.ucm.es/id/eprint/48842/>
- Pen Museum. (2019a). *Desks Through the Ages*. Birmingham, Inglaterra: Pen Museum.
- Pen Museum. (2019b). *Hinks Wells Star*. Birmingham, Inglaterra: Pen Museum.
- Pen Museum. (2019c). *Pen Press*. Birmingham, Inglaterra: Pen Museum.

- Quinn, T.; Jones, M. *Leeds: a photographic journey through Yorkshire's city*. London: Myriad Books Limited, 2008.
- Railway Museum. (2019a, Mar.). *Great Hall*. York, Inglaterra: Railway Museum.
- Railway Museum. (2019b, Mar.). *North Shed*. York, Inglaterra: Railway Museum
- Railway Museum. (2019c, Mar.). *Station Hall*. York, Inglaterra: Railway Museum.
- Redlich, F. (1957, Spring). Academic education for business: its development and the contribution of Ignaz Jastrow (1856- 1937). *Business History Review*, 31, 35-93.
<https://doi.org/10.2307/3111728>
- Rose, G. (2001). *Visual Methodologies: An Introduction to the Interpretation of Visual Materials*. London: Sage, 1-228<https://www.amazon.com.br/Visual-Methodologies-Introduction-Researching-Materials/dp/1473948908>
- Royden, M. (2018). *A-Z of Chester: places-people-history*. Gloucestershire: Amberley Publishing, 2018.
- Schofield, J. (2009). *Manchester: then and now*. London: Batford.: McGraw-Hill.
<https://www.amazon.co.uk/Manchester-Then-Now-Jonathan-Schofield/dp/1906388369>
- Schultz, T. W. (1968). *Economic growth and agriculture*. New York.: McGraw-Hill.
https://scholar.google.com.br/scholar?cluster=2381576360938806750&hl=pt-BR&as_sdt=0,5
- Shaw, G. (1992). The study of retail development. In: Benson, J.; Shaw, G. (Eds.). *The Evolution of Retail Systems*. c.1800-1914. Leicester: Leicester University Press, 1-14.
https://scholar.google.com.br/scholar?hl=pt-BR&as_sdt=0%2C5&q=Shaw%2C+G.+%281992%29.+The+study+of+retail+development.&btnG=
- Sheth, J. N.; Sisodia, R. S. (2006). *Does marketing need reform? Fresh perspectives on the future*. New York: M. E. Sharpe. <https://doi.org/10.4324/9781315705118>
- Sheth, J. N.; Gardner, D. M.; Garrett, D. E. (1988). *Marketing Theory: Evolution and Evaluation*. New York, NY: John Wiley and Sons.
https://scholar.google.com.br/scholar?hl=pt-BR&as_sdt=0%2C5&q=Marketing+Theory%3A+Evolution+and+Evaluation++Sheth&btnG=
- Silver, H.; Teague, S. (1971). *The History of British universities, 1800-1969, excluding Oxford and Cambridge: a bibliography*. London: Society for research into Higher Education.
<https://www.amazon.com/History-Universities-1800-1969-Excluding-Cambridge/dp/0900868120>

- Soares Neto, J. B. (2017). *Educação em Marketing no Brasil: uma análise das origens históricas*. 260f. (Tese de Doutorado em Administração, Universidade Federal da Paraíba, Programa de Pós-Graduação em Administração), João Pessoa.https://repositorio.ufpb.br/jspui/handle/tede/9349?locale=pt_BR
- Starkey, D. et al. (2017). *Hull: culture, history, place*. Liverpool: Liverpool University Press.
<https://www.amazon.com/Hull-Culture-David-J-Starkey/dp/1781384207>
- Stobart, J.; Hann, A.; Morgan, V. (2007). *Spaces of consumption: leisure and shopping in the English town, c. 1680-1830*. Routledge: Abingdon/Oxon.
<https://doi.org/10.4324/9780203608128>
- Stobart, J. (2008). *Spend spend spend! a history of shopping*. Stroud: The History Press.
https://scholar.google.com.br/scholar?hl=pt-BR&as_sdt=0%2C5&q=Stobart%2C+J.+%282008%29.+Spend+spend+spend%21+a+history+of+shopping.+&btnG=
- Stobart, J. (2010). A history of shopping: the missing link between retail and consumer Revolutions. *Journal of Historical Research in Marketing*, 2, (3), 342-349.
<https://doi.org/10.1108/17557501011067860>
- Szostak, R. (1991). *The role of transportation in the industrial revolution: a comparison of England and France*. Buffalo, NY: McGill-Queens University Press.
- Tadajewski, M. (2010). Towards a history of critical marketing studies. *Journal of Marketing Management*, 26 (9-10), 773-824.<https://doi.org/10.1080/02672571003668954>
- The Grosvenor Museum. (2019a, Fev.). *Art Gallery*. Chester, Inglaterra: The Grosvenor Museum.
- The Grosvenor Museum. (2019b, Fev.). *The Ridgway Silver Gallery*. Chester, Inglaterra: The Grosvenor Museum.
- The Grosvenor Museum. (2019c, Fev.). *TV room*. Chester, Inglaterra: The Grosvenor Museum.
- Tribe, K. (2002). Historical schools of economics: German and English. *Keele Economics Research Papers*, (2), Feb. <https://econwpa.ub.uni-muenchen.de/econ-wp/mhet/papers/0211/0211002.pdf>
- Upton, C. A. (2012). *History of Birmingham*. Gloucestershire: Phillimore & Co. Ltd.
<https://www.amazon.com/History-Birmingham-Chris-Upton/dp/1860776612>
- Williamson, J. (1984). Why was British growth so slow during the Industrial Revolution? *Journal of Economic History*, XLIV, (3), 687-712.
<https://doi.org/10.1017/S0022050700032320>

Wilkinson, I. (2001) A history of network and channels thinking in marketing in the 20th century. *Australasian Marketing Journal*, 9, (2). 23-52. [https://doi.org/10.1016/S1441-3582\(01\)70174-7](https://doi.org/10.1016/S1441-3582(01)70174-7)



INCURSÕES NA PRÉ-HISTÓRIA DO MARKETING: O PAPEL DA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE NA PAVIMENTAÇÃO DE PRÁTICAS DE MERCADO NA INGLATERRA DOS SÉCULOS XVIII E XIX

 **João Batista Soares Neto**

Universidade Federal da Paraíba – UFPB
João Pessoa, Paraíba – Brasil
jnetojp@gmail.com

 **Francisco José da Costa**

Universidade Federal da Paraíba – UFPB
João Pessoa, Paraíba – Brasil.
francisco.jose@academico.ufpb.br

 **Fernando de Souza Coelho**

Universidade de São Paulo – USP
São Paulo, São Paulo – Brasil
fernandocoelho@usp.br

Objetivo do estudo - Este artigo é uma incursão na pré-história do marketing que descreve e analisa como a infraestrutura de transportes na Inglaterra, durante a Revolução Industrial, ensejou o desenvolvimento dos mercados e a diversificação dos negócios nesse país.

Metodologia/abordagem - Trata-se de uma pesquisa histórica, de abordagem qualitativa, baseada na triangulação entre referências bibliográficas, informações levantadas em visitas às regiões portuárias e/ou comerciais de 10 cidades inglesas (incluindo museus) e 8.700 registros fotográficos.

Relevância/originalidade - A investigação aventa um processo que, neste trabalho, é denominado de *pavimentação das práticas de mercado*, cujos alicerces foram os investimentos em transportes aquaviários e ferroviários e, conseqüentemente, o florescimento de um padrão de comércio e de uma sociedade de consumo contemporâneos.

Principais resultados - Como resultado, o artigo evidencia textual e visualmente o papel do transporte para o acesso a mercados, o aumento da produtividade, o crescimento econômico e os hábitos de consumo ingleses que resultaram, por sua vez, na emergência da gestão comercial no século XIX como antecedentes da disciplina de marketing.

Contribuições teóricas/metodológicas - O artigo é uma revisita a um processo histórico, na Inglaterra dos séculos XVIII e XIX, que demonstra como o marketing manifesta-se como campo profissional, precedendo a educação em marketing como disciplina acadêmica nos Estados Unidos do século XX; ademais, representa a pertinência de uma agenda de pesquisa com método histórico na área, algo com tradição nos periódicos do exterior, mas diminuto nas publicações nacionais.

Palavras-Chave: História. Revolução Industrial. Gestão Comercial. Educação em Marketing.

Como citar

American Psychological Association (APA)

Neto, J. B. S., Costa, F. J., & Coelho, F. de. S. (2021, out./dez). Incursões na Pré-história do Marketing: o papel da infraestrutura de transporte na pavimentação de práticas de mercado na Inglaterra dos séculos XVIII e XIX. *Revista Brasileira de Marketing – ReMarK*, 21(5), 1940-1977. <https://doi.org/10.5585/remark.v21i5.22536>.



1 Introdução

A investigação do passado representa uma oportunidade de aprendizado sobre o desenvolvimento de uma disciplina e sobre a trajetória de ensino de seu objeto de estudo e conteúdo (Jones & Shaw, 2002; Tadajewski, 2010; Wilkinson, 2001). Afinal, diversas análises do presente e de cenários futuros de uma área de conhecimento emergem do exame de seus antecedentes históricos. A compreensão da história do campo do saber em marketing e de sua educação podem explicar tanto a evolução dos conceitos e de suas aplicações, como a estrutura curricular que foi ensinada nas instituições de educação superior pelo mundo (Knott, Witkowski & Pipoli, 2012; Layton, 2011). Essa é, sem dúvida, uma das justificativas para o crescimento, desde os anos 1990, dos estudos históricos em administração e em suas subáreas como, por exemplo, o marketing (Sheth; Gardner & Garrett, 1988; Sheth & Sisodia, 2006), tomando como referência a criação de periódicos internacionais no tema, como o *Journal of Management History*, em 1995, e o *Journal of Historical Research in Marketing*, em 2009.

No campo do saber de marketing os escritos sobre a sua origem referenciam os Estados Unidos (EUA) no limiar do século XX; o mercado norte-americano, sob a Segunda Revolução Industrial, oportunizou o nascimento do ensino de marketing em *business schools* de diversas universidades, como as de *Harvard*, *Michigan* e *Wisconsin*. O ensino de comércio a partir de 1900, interpenetrando a especificação de produtos, os princípios de distribuição, publicidade e vendas, bem como a regulação da indústria, marcam a gênese do marketing como disciplina em faculdades ianques (Bartels, 1962). Acrescenta-se, porém, de acordo com Jones e Monienson (1990), que o surgimento do marketing nos EUA tem um processo de *path dependence*, qual seja: a formação de inúmeros estudantes estadunidenses em economia na Alemanha no final do século XIX, que, recém-formados, ao retornarem para seu país, foram contratados pelas escolas de negócios. Ou seja, a tradição da *German Historical School of Economics*, baseada na metodologia histórica, na utilização da estatística e no ensino técnico-profissional, em oposição à abordagem teórico-conceitual de modelos matemáticos e ao *lecture-and-recitation* do ensino de economia clássica, influenciou a formação do pensamento de marketing norte-americano.

A Alemanha, ancorada nessa escola de pensamento historicista de economia política, ao moldar o seu ensino de economia/comércio no século XIX pela relação entre teoria e prática, justapondo o pensar acadêmico com a concretude dos negócios, valorizaria a análise da realidade dos mercados. Redlich (1957) é um dos autores que relata como tal ensino incentivava as visitas técnicas nas empresas e a realização de seminários com profissionais, como um contraponto dialético aos teoremas microeconômicos autorreferenciados e, por vezes, abstratos.

Essa doutrina transfigurou o ensino da economia clássica originária da Inglaterra, reconhecendo as práticas de mercado (produção, vendas e escoamento) que, igualmente, despontaram nessa nação no século XVIII. De Vries (2008) é um dos autores que demonstra como a Revolução Industrial Britânica impactou tanto na estrutura de oferta e na variedade de produtos como no comportamento da demanda, conformando uma sociedade de consumo.

Assim, segundo Layton (2011), a disciplina de marketing, desenvolvida a partir dos Estados Unidos no século XX, tem como origem a dinâmica econômica da Inglaterra durante os séculos XVIII e XIX; o arquétipo de um sistema de marketing surge, concretamente, com as relações de trocas entre ofertantes e demandantes na sociedade inglesa (Stobart, 2008). Ou seja, subsiste o pressuposto de que o marketing como campo do saber tem uma pré-história que imbrica – cronologicamente – as práticas de mercado britânicas decorrentes da Revolução Industrial, a metodologia de ensino da escola de pensamento historicista de economia alemã do final do século XIX e a emergência do *management education* nas escolas de negócios estadunidenses no início do século XX.

No caso da sua pré-história na Inglaterra, existem indícios de que a pujança econômica que integrava indústria, varejistas e consumidores contribuiu, à época, para a precursão das disciplinas de economia em prol de uma mercadologia, pela relação entre a academia e o setor produtivo (Mokyr, 2010; Museum Mshed, 2019a; O'Brien & Patrick, 2006; O'Brien & Patrick, 2017; Quinn & Jones, 2008; Railway Museum, 2019a). Assim, neste artigo, objetivando uma incursão nessa pré-história do Marketing, na Inglaterra dos séculos XVIII e XIX, faz-se uma investigação sobre o papel da infraestrutura de transporte na pavimentação das práticas de mercado nessa nação, isto é, como o *boom* logístico alicerçou os processos de produção, vendas e escoamento e, por consequência, estimulou a organização econômica da sociedade de consumo na ocasião.

A ideia do artigo, derivada da relação entre os meios de transportes e a dinamização econômica, é descrever e analisar como os investimentos aquaviários e ferroviários na Inglaterra, durante a Revolução Industrial, ensejaram o desenvolvimento dos mercados e negócios. Pelos registros do *National Waterways Museum* (2019a), a estrutura dos transportes inglesa, construída entre 1760 e 1840, interligou todo o país, de modo que o interior se tornou fulcral para a produção e distribuição de produtos domésticos e para a relação comercial da Inglaterra com o exterior.

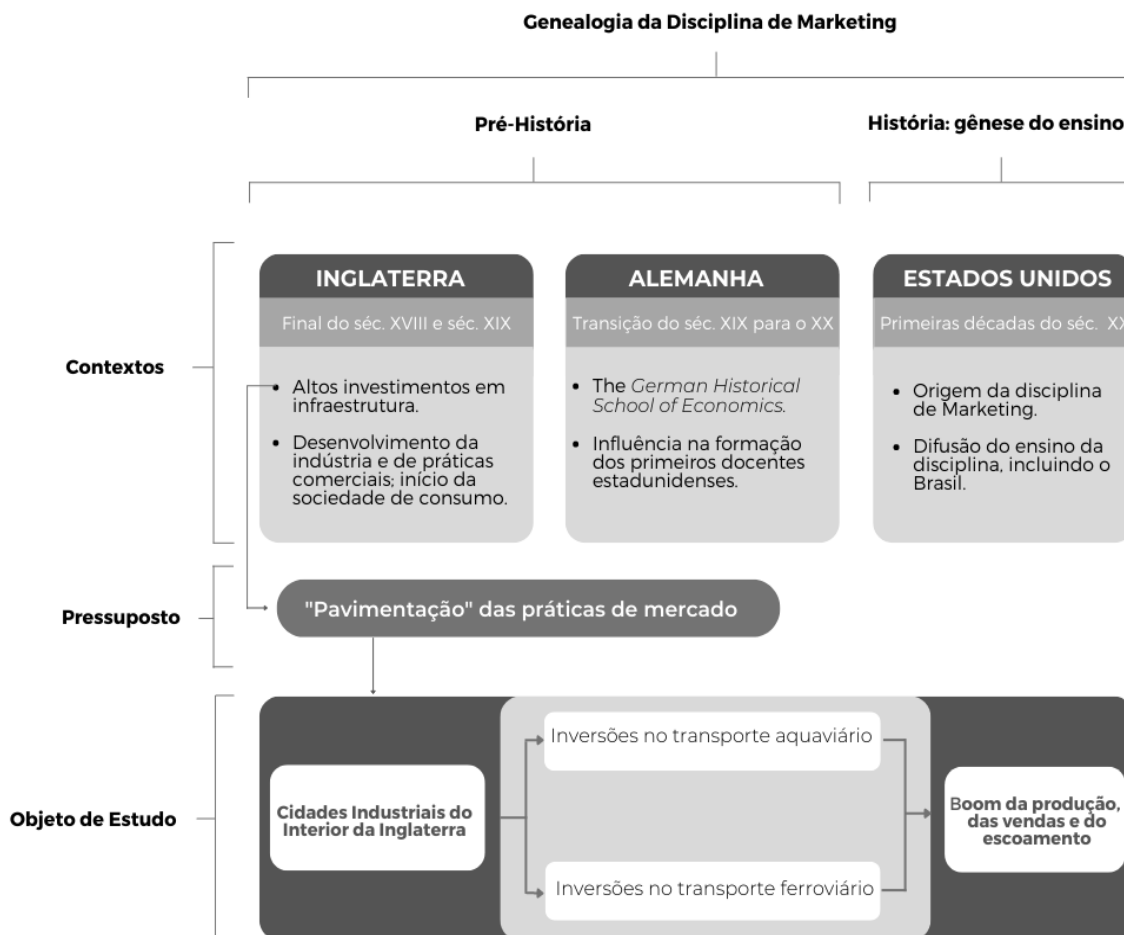
Salienta-se que o trabalho foca na evidenciação textual e visual dos investimentos em infraestrutura – em cidades do interior da Inglaterra – que precedem o florescimento de um

padrão de comércio ampliado; naturalmente, essas inversões expandiram as relações de troca. Enfim, e reiteradamente, essa efervescência das práticas de mercado na Inglaterra a partir da Revolução Industrial desdobraria na elaboração teórica (e pedagógica) na Alemanha a partir de 1850, desembarcando nos Estados Unidos em 1900, onde se concebeu a disciplina de marketing no século XX. A figura 1 ilustra essa compreensão, a priori, em torno da genealogia da disciplina de marketing e destaca o objeto de estudo deste artigo com o seu recorte geográfico e temporal.

A figura 1, adicionalmente, indica a difusão dos conhecimentos de marketing para o Brasil no século XX. Esse processo ocorreu, na educação superior nacional, na década de 1950 com a FGV-EAESP sob a influência norte-americana. Todavia, anterior à educação formal em marketing, pode-se pensar, à luz do caso inglês nos séculos XVIII e XIX, a configuração de práticas de mercado no país pelo trinômio imigração-industrialização-urbanização na região sudeste – sobremaneira em São Paulo – a partir da década de 1900 (Soares Neto, 2017). Essa alusão ao advento do marketing no Brasil justifica per si esta investida nas raízes da estrutura industrial e comercial da Inglaterra neste artigo.

Figura 1

Genealogia da Disciplina de Marketing, Contextos, Pressuposto e o Objeto de Estudo deste Artigo



Fonte: Elaboração própria (2022).

Além desta introdução, este artigo contém quatro seções. Abaixo, a seção 2 expõe o percurso metodológico da pesquisa que resultou neste artigo. Na sequência, a seção 3, cerne do trabalho, descreve os resultados baseados em fontes documentais e registros fotográficos. A quarta seção, por sua vez, analisa os resultados à luz das referências bibliográficas que embasaram esta investigação. E, encerrando o texto, a seção 5, à guisa de conclusão, tece as considerações finais com uma síntese das análises, menção das limitações da pesquisa e apresentação de uma agenda de pesquisa derivada do artigo.

2 Percurso metodológico da pesquisa

Em resumo, a realização deste trabalho, tal como um estudo histórico, baseou-se, fundamentalmente, em consultas aos museus de 10 cidades industriais inglesas. Em adição, realizou-se o levantamento bibliográfico no acervo da *British Library* de Londres, assim como registros fotográficos nas ruas (regiões portuárias e no comércio) das cidades visitadas e de imagens de obras nas bibliotecas e nos museus ingleses. Alguns artigos de periódicos como o *Economic History Review*, o *Journal of Transport History* e o *Journal of Economic History* fundamentaram teoricamente a investigação.

Considerando o pressuposto do trabalho – de que os investimentos na infraestrutura de transportes pavimentaram as práticas de mercado inglesa (ou seja, a produção, as vendas e o escoamento e, por conseguinte, o consumo) durante os séculos XVIII e XIX –, o levantamento de informações iniciou-se em Londres. Entre os dias cinco e 10 de fevereiro de 2019 foram visitados o *London Transport Museum*, a *Waterstones*, a maior livraria britânica, e a *British Library*. De acordo com diversos autores revisados (Bagwell, 1974; Bogart, 2011; De Vries, 1994; Freeman, 1980; North, Weingast, 1989; Shaw, 1992; Stobart, 2010; Szostak, 1991), algumas cidades se destacaram na infraestrutura de transportes durante a Revolução Industrial, contribuindo com o desenvolvimento econômico do país e com o mercado de consumo londrino à época. Pelas citações, além de Londres, o consumo vivenciado pelas famílias londrinas no período foi fomentado por cidades do interior da Inglaterra como Manchester, Liverpool, Birmingham, Leeds, Hull, Bristol, Chester, York e Grimsby.

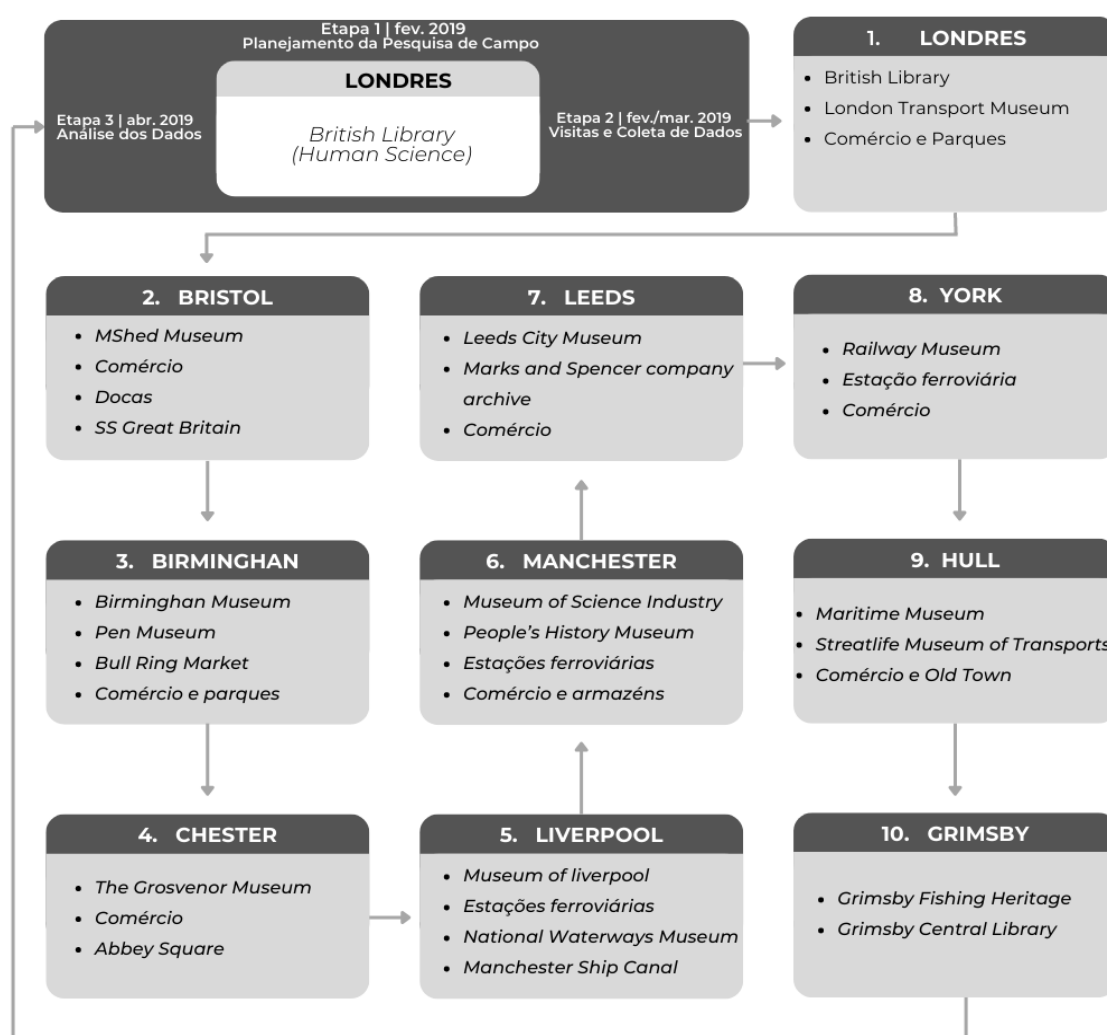
Essas cidades, distribuídas territorialmente pela Inglaterra (regiões leste, oeste, centro-oeste e norte), constituíram, portanto, o roteiro de visitas para a coleta de dados sobre os investimentos nos transportes que ocorreram no país entre os séculos XVIII e XIX, considerando uma viagem do sul do país, a partir de Londres, para as cidades em direção ao norte. Em todas as cidades, as pesquisas começaram pelos museus (pela concentração de dados/informações) e terminaram com visitas às áreas industriais, comerciais e de transportes aquaviária e/ou ferroviária.

Assim, no dia 11 de fevereiro iniciou-se a coleta de dados pela cidade de Bristol, passando, sequencialmente, por Birmingham, Chester, Liverpool, Manchester, Leeds, York, Hull e Grimsby. Finalizamos esse roteiro – de aproximadamente de 1.500 quilômetros – na última semana de março, com cerca de 8.700 registros fotográficos e inúmeras informações coletadas. O registro dessas informações utilizou-se de um diário de campo organizado em quatro itens de anotações, a saber: (a) espaço (ambiente da pesquisa); (b) datas (temporalidade

dos eventos); (c) atividade (infraestrutura dos transportes); e (d) evento (relações de troca). Tais notas direcionaram os pesquisadores a identificar os museus e as suas seções, a compreender a cronologia dos acontecimentos/fatos, a mapear a estruturação do sistema de transporte inglês e a averiguar a dinâmica industrial e/ou comercial de cada localidade. A figura 2 detalha o itinerário da pesquisa, enumerando as cidades visitadas e elencando os lugares da coleta dos dados.

Figura 2

Itinerário da Pesquisa: Cidades Visitadas e Lugares da Coleta de Dados



Fonte: Elaboração própria (2022).

Durante a coleta de dados todos os registros em fotos foram armazenados. Ciente de que a imagem fotográfica pode ter vários significados, com alterações no transcurso do tempo (Rose, 2001), diariamente, as fotos eram arquivadas em pastas com a classificação: 1 – nome

da cidade; 2 – data da visita; 3 – local visitado; 4 – decisões específicas (dentro do local visitado); e 5 – conteúdo abordado. A organização das pastas orientou-se pela técnica da tematização do conteúdo da imagem fotografada (Pascual & Alaguero, 2012). Assim, nesta pesquisa, foram registradas informações visuais e textuais (Pascual & Alaguero, 2012; Rose 2011), a exemplo de legendas, datas, mapas, imagens, paisagens, parques, ruas, estabelecimentos, galpões e prédios relacionados à temática da infraestrutura dos transportes e das atividades comerciais e industriais inglesas no século XVIII e XIX. Todos esses registros, totalizando 8.700 fotos aderentes ao tema, compuseram o chamado contexto arquivístico da foto (Rose, 2001), caracterizando esta pesquisa como histórico-documental, ilustrativa e informativa, de acordo com a visão de Pascual & Alaguero (2012) e Rose (2011).

Em abril, na *British Library*, em Londres, procedeu-se a análise dos dados. Inicialmente, as anotações realizadas, as informações levantadas e os registros fotográficos foram estruturados em uma planilha de Excel com seis colunas. As primeiras duas colunas pontuaram as unidades de análise (locais) e as respectivas datas. A terceira, a quarta e a quinta colunas trataram de enquadrar os dados em temas, subtemas e temporalidade. E a última coluna serviu para detalhar o material com especificações dos conteúdos.

Completa a planilha, procedeu-se uma interpretação dos dados por temas e subtemas, e considerando a temporalidade e os detalhamentos, obteve-se uma cronologia dos acontecimentos/fatos para a descrição e análise dos alicerces do processo de pavimentação das práticas de mercado pelo investimento em infraestrutura de transporte. O primeiro alicerce tratou da estrutura dos transportes aquaviários, ou seja, os investimentos nos portos e nas docas que fomentaram a navegação por rios, canais e mares. O segundo alicerce abordou a infraestrutura ferroviária utilizada na circulação de mercadorias interligando as cidades do país. E o terceiro alicerce relacionou os investimentos nesses meios de transporte com o desenvolvimento das atividades industriais e comerciais durante os séculos XVIII e XIX.

Na sequência, a seção 3 descreve esses alicerces, relatando, para cada uma das nove cidades, os eventos/feitos históricos relevantes e ilustrando algumas passagens com imagens e/ou fotografias correspondentes.

3 A Inglaterra como lócus da pré-história do marketing: descrição

A literatura aponta que, entre os séculos XVIII e XIX, a sociedade britânica vocacionou-se ao consumo (Jefferys, 1954; Mckendrick, Brewer & Plumb, 1982; Stobart; Hann; Morgan, 2007; De Vries, 2008;) e tal fato estimulou o varejo a desenvolver o que Stobart (2010) chamou

de *novel practices* – uma alusão à originalidade das convenções e padrões do varejo, principalmente em Londres. As práticas de mercado – os moldes comerciais e padrões de consumo – nascentes, nas palavras do autor, recorrentemente usavam o termo *novel* para adjetivar seus artefatos: *novel goods*, *novel retail outlets* e *novelty and fashion*. O ambiente de inovação fomentou os *Spaces of Consumption* (Stobart; Hann; Morgan, 2007) caracterizado pela integração entre lazer e consumo a partir de lugares como teatros, clubes e *coffee houses* e de áreas de compra em ruas ou praças chamadas de *heart of Market*.

O alvorecer desse varejo local inglês é um desdobramento da Revolução Industrial. Significativamente, essas práticas de mercado consolidaram-se na Inglaterra a partir dos investimentos na infraestrutura de transporte, disponibilizando produtos, melhorando as comunicações e propagando hábitos de consumo.

3.1 A revolução industrial e o protagonismo das cidades de Manchester e Liverpool

A Revolução Industrial representou um período de transição entre a manufatura e a maquinofatura, o que, nas palavras de Vries (2008), foi um dos principais fenômenos – senão o principal – da humanidade desde a invenção da agricultura, considerando o crescimento econômico de algumas nações. Entre a década de 1760 e a metade do século XIX, na Inglaterra, o processo produtivo artesanal tornou-se, preponderantemente, industrializado. Intensificou-se o uso de trabalho assalariado, além da adoção de maquinário no beneficiamento de matérias-primas e produção de bens, envolvendo ferro, energia a vapor, algodão etc. (Freeman, 1980).

A mudança no processo produtivo provocada pela Revolução Industrial nas cidades inglesas, particularmente em Manchester e Liverpool – localizadas no noroeste da Inglaterra – , estimulou os investimentos em máquinas, nos armazéns, nos transportes, nas operações financeiras de empréstimo e nas vendas; enfim, em todas as atividades de produção, distribuição e comércio.

3.1.1 Manchester

Manchester foi a primeira cidade a ter fábricas e chaminés maiores do que seus palácios e igrejas. Por volta de 1809, a cidade tornou-se o centro de produção de algodão no Reino Unido e os locais de negociações e de trocas foram se estruturando nas ruas, com destaque para o *Thomas Harrison's Exchange* (Figura 3). Após algumas décadas, outras casas de trocas, a exemplo da *Royal Exchange* (Figura 4), foram se estabelecendo na cidade e atraindo cerca de 15.000 compradores internacionais todas as terças e sextas-feiras, nos chamados *Exchange*

days. Em consequência, Manchester controlou até 80% do mercado mundial de algodão (Schofield, 2009).

Figura 3

Thomas Harrison's Exchange (séc. XIX), em Manchester



Fonte: Schofield (2009, p. 16).

Figura 4

Royal Exchange (séc. XIX), em Manchester



Fonte: Schofield (2009, p. 18).

Ainda em Manchester, estações de trem foram construídas no século XIX, a exemplo da *London Road* (Figura 5) que se tornou a principal estação de viagens para Londres. A distância até a capital britânica era de cerca de 321 km e o tempo de viagem era de pouco mais de quatro horas. No setor financeiro, a primeira *Provincial Branch* do *Bank of England* foi o *Manchester Branch* (Figura 6) construído na primeira metade do século XIX em resposta à abertura de muitos bancos locais que forneciam dinheiro para os empresários da região (Museum of Science Industry, 2019; Schofield, 2009).

Figura 5*London Road (séc. XIX), em Manchester***Fonte:** Schofield (2009, p. 50).**Figura 6***Bank of England Branch (séc.XIX), em Manchester***Fonte:** Schofield (2009, p. 68).

A industrialização impulsionou a construção das instalações físicas dos prédios industriais e comerciais em Manchester. De acordo com Schofield (2009), os grandes armazéns têxteis como o *Watts Warehouse* (Figura 7), o maior da cidade na década de 1860, e as casas de máquinas industriais como as dos moinhos *Spinning Mill* e *Doubling Mill*, respectivamente em 1798 e 1840, localizadas as margens do *Rochdale Canal* (Figura 8), na antiga *Union Street* (atualmente *Redhill Street*), são exemplos do porte das edificações da época.

Figura 7*Watts Warehouse (séc. XIX), em Manchester:***Fonte:** Schofield (2009, p. 56).**Figura 8***Powerhouse and Rochdale Canal (séc. XIX), em Manchester***Fonte:** Schofield (2009, p. 138).

Os investimentos não se limitaram aos pontos industriais e comerciais, e incluíram a infraestrutura de transportes de mercadorias. Um dos maiores projetos de engenharia na história de um país, ocorrido durante a Revolução Industrial, e que representou um importante símbolo da industrialização da cidade de Manchester, foi o *Manchester Ship Canal* (Figuras 9 e 10), construído por cerca de 18.000 trabalhadores e aberto em 1894.

Figura 9

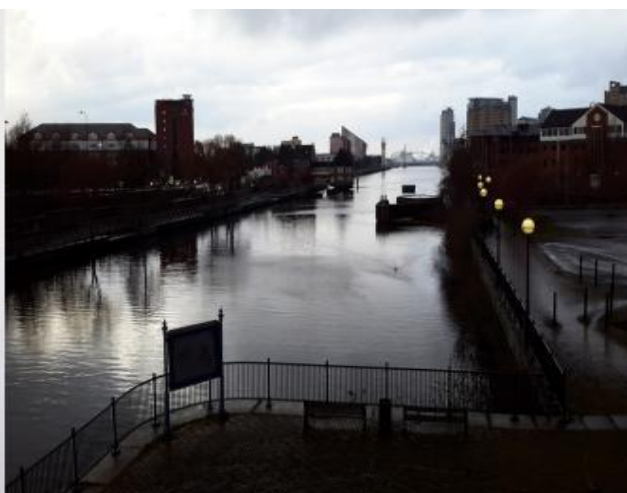
Manchester Ship Canal (séc. XIX), em Manchester



Fonte: Schofield (2009, p. 6)

Figura 10

Manchester Ship Canal (séc. XIX), em Manchester



Fonte: Os autores (fevereiro, 2019).

Esse canal, com aproximadamente 56 km de extensão, ligou a cidade ao mar, potencializando o escoamento dos produtos para a exportação. Esta obra representou para as indústrias de Manchester uma alternativa de distribuição dos seus produtos, até então submetidos às altas tarifas cobradas pelo porto de Liverpool (Museum of Science Industry, 2019; Schofield, 2009).

Assim como em Manchester, Liverpool foi um importante lócus da Revolução Industrial. Sua localização na costa oeste inglesa foi potencializada com os investimentos em infraestrutura de transporte, favorecendo a atividade industrial e comercial.

3.1.2 Liverpool

Os investimentos em infraestrutura portuária realizados pelos empresários de Liverpool (tal como a primeira doca comercial molhada coberta do mundo), bem como a proximidade

com outras cidades industriais das regiões do noroeste, do norte e do nordeste da Inglaterra, a exemplo de Manchester, Leeds e Hull, favoreceram a cidade de Liverpool nas relações comerciais com o mundo, sobretudo com a América do Norte (Museum of Liverpool, 2019a).

Dessas relações comerciais, observa-se que tanto a importação de matérias-primas, como as madeiras e os grãos, quanto a exportação de produtos acabados, como as roupas e os alimentos, movimentaram o comércio internacional no porto de Liverpool. Os registros históricos (Museum of Liverpool, 2019a) mostram que, aproximadamente, 1.000 toneladas de queijos foram exportadas pelo *Old Dock* em 1736 e que 48.000 toneladas de sal foram enviadas, via *Salthouse Dock* (Figura 11), para a Irlanda e para a América em 1770. No decorrer do século XIX, Liverpool ampliou a sua participação na economia inglesa. Por volta de 1857, as exportações desta cidade representaram cerca de 45% do total do Reino Unido, enquanto Londres e Hull eram responsáveis por 23% e 13%, respectivamente (Museum of Liverpool, 2019b).

Com relação às importações, verificou-se que, até o final do século XIX, o açúcar e o algodão, além de madeiras e grãos, eram os principais insumos importados pelo porto de Liverpool. O algodão, por exemplo, foi importado pela primeira vez em 1709. Cento e quarenta anos depois este insumo era responsável por quase metade do comércio da cidade, com uma importação em torno de 1,5 milhões de fardos (Museum of Liverpool, 2019c). Já o açúcar era trazido da América, através do *Canning Dock*, que, em 1810, recebeu 46.000 toneladas do artigo (Museum of Liverpool, 2019d). Ainda em 1810, o *Stanley Dock* importou 8.400 toneladas de tabaco proveniente da América do Norte, produto que havia chegado em Liverpool, pela primeira vez, em 1648. Países como a Itália, a França, a Índia e a China eram fornecedoras de produtos de boa circulação na década de 1850, a exemplo da seda (Museum of Liverpool, 2019c).

Não por acaso as cidades inglesas de Manchester e Liverpool foram precursoras e importantes para a Revolução Industrial. Os registros históricos mostram que houve, além dos investimentos em infraestrutura portuária e ferroviária (figuras 12 e 13), razões geográficas, políticas e econômicas para este pioneirismo inglês (Schultz, 1968; North & Thomas, 1973; North & Weingast, 1989; Szostak, 1991).

Figura 11*Salthouse Dock, Séc. XIX***Fonte:** Museum of Liverpool (2019), registrado pelos autores em fevereiro de 2019.

Além do ferro e do carvão utilizados como matéria-prima para a indústria serem encontrados no subsolo do país, existia mão de obra suficiente nas cidades, especialmente após o êxodo de trabalhadores do campo para as fábricas. Como referência, Manchester triplicou a quantidade de operários entre 1815 e 1841 nas fábricas de algodão (Lloyd-Jones; Le Roux, 1980). A Grã-Bretanha firmou contratos com outros países, com o intuito de obter vantagens tarifárias, e adotou uma postura econômica liberal - como, por exemplo, o Tratado de Methuen, entre a Inglaterra e Portugal, pelo qual os portugueses consumiriam os produtos têxteis ingleses e estes consumiriam os vinhos de Portugal (Museum of Science Industry, 2019).

Figura 12*Albert Dock (séc. XIX), em Liverpool***Fonte:** Os autores (fevereiro, 2019).**Figura 13***Abertura da Railway entre Liverpool e Manchester em 1830***Fonte:** Museum of Liverpool (2019), registrado pelos autores em fevereiro de 2019.

Em consequência desse fluxo comercial, a supremacia britânica nas relações comerciais com o exterior foi consolidada, o consumo interno pelas famílias cresceu e o varejo se desenvolveu (Church, 1996; De Vries, 1994; Museum of Science Industry, 2019). Afora Manchester e Liverpool, diversas cidades do interior da Inglaterra receberam investimentos em infraestrutura de transporte durante a Revolução Industrial.

3.2 Para além de Manchester e Liverpool: a irradiação da revolução industrial pelo país

O aumento da produtividade e, por conseguinte, o escoamento dos produtos para a atividade comercial orientou os investimentos para a infraestrutura de transportes no país. As inversões nas rodovias, por exemplo, permitiram a Grã-Bretanha alcançar um número de quilômetros de estradas por quilômetro quadrado duas vezes maior do que a França ou a Espanha em meados do século XIX (Bogart, 2011). Além disso, cientes de que as despesas de frete por rio eram vantajosas em relação aos encargos nas estradas, os investimentos foram realizados, igualmente, na estrutura dos transportes fluviais e marítimos, a exemplo das obras portuárias nas cidades de Hull, Bristol e Grimsby.

De acordo com Bogart (2011), muitas cidades e povoados da Inglaterra estavam a menos de 15 quilômetros de um rio navegável, o que favoreceu a sua utilização. Somando-se à malha ferroviária construída, o sistema de transporte britânico reduziu o custo do frete em aproximadamente 95%, se comparado ao século XVIII, além de diminuir as tarifas e o tempo de interligação entre as cidades (Bagwell, 1974). Vários setores da economia inglesa beneficiaram-se dessas melhorias, como a indústria de carvão e o segmento têxtil de algodão (Freeman, 1980). Assim, para além de Manchester e Liverpool, diversas cidades contribuíram com a pavimentação das práticas de mercado no interior da Inglaterra.

3.2.1 Bristol

Localizada no sudoeste da Inglaterra, Bristol foi a segunda maior cidade do país entre o início do século XIV e o começo do século XIX (Museum Mshed, 2019b). Ficou conhecida como a ‘cidade das docas’ em função dos investimentos na infraestrutura portuária. Entre as obras destaca-se o desvio do Rio Avon (Figura 14) pelo canal – atualmente conhecido como *New Cut* – onde comportas foram construídas para controlar o seu curso, criando um ancoradouro em águas profundas. Este ancoradouro, situado ao lado do cais da cidade, possuía cerca de dois quilômetros de comprimento e deu origem ao porto flutuante da localidade no início do século XIX (Lewis, 2009).

Entre os anos de 1804 e 1809, com a anuência parlamentar, novos investimentos no

porto foram empreendidos. Conduzidos pelo engenheiro William Jessop, obras de acessibilidade para navios de grande porte foram realizadas. Em meados da década de 1870, outro engenheiro, Thomas Howard, liderou a construção de novas eclusas e instalou guindastes hidráulicos nas embarcações ao redor do porto (Lewis, 2009).

Em acréscimo, na primeira metade do século XIX, foi edificada a *The Great Western Dry Dock*, uma doca seca destinada a construção e reparo de embarcações (Figura 15). Neste local, entre 1839 e 1843, a *The Great Western Steamship Company* construiu o *SS Great Britain*, o primeiro transatlântico a vapor movido a hélice no mundo. Era o maior navio da época (Museum Mshed, 2019c; Museum Brunel's *SS Great Britain*, 2019). Coube ao engenheiro Isambard Brunel desenvolver a ideia do navio que fez sua primeira viagem em 1845 para Nova York. Brunel ainda foi responsável por projetos adicionais em Bristol, a exemplo da *Clifton Suspension Bridge*, em 1864, um dos símbolos da cidade.

Figura 14

Rio Avon (séc. XIX), em Bristol



Fonte: Os autores (fevereiro, 2019).

Figura 15

Dry Doc (séc. XIX), em Bristol



Fonte: *Museum Brunel's SS Great Britain* (2019) registrado pelos autores em fevereiro de 2019.

Após a construção do *SS Great Britain*, a partir da junção de uma empresa de transporte marítimo com uma da construção naval, tem início a *Bristol City Line Ltd.*; um empreendimento com frotas que ligava Bristol à Nova York e à maioria dos portos da costa leste dos EUA e do Canadá (Museum Mshed, 2019b).

Em consequência desses investimentos na infraestrutura dos transportes marítimos, Bristol se desenvolveu em torno do comércio internacional. Até o início do século XVIII, a maior parte do comércio era realizada com a Europa. Entre 1700 e 1850 os negócios se voltaram

para as Américas e para Índia Ocidental, com destaque para o setor de açúcar (Museum Mshed, 2019b). De acordo com o Museum Mshed (2019a), a importação deste produto saltou de 203 tonéis, em 1609, para 156.958 tonéis, em 1883. No final de século XVIII havia cerca de vinte refinarias de açúcar na cidade de Bristol. Com o passar das décadas, inovações foram sendo introduzidas na atividade açucareira local, a exemplo das centrífugas para secar o açúcar com rapidez, cujo pioneirismo foi da refinaria Conrad Finzel, em 1840 (Museum Mshed, 2019d).

Além do açúcar, o trigo, importado do Canadá, e o chá, oriundo da China, movimentaram a economia e introduziram costumes. O chá, por exemplo, importado da China pela primeira vez em 1700, era um produto da moda e com preço elevado (cerca de 15 libras um pacote com 125g, na atualidade). Com as políticas de redução do imposto sobre o chá houve um estímulo no seu consumo no final do século XVIII. Os comerciantes de Bristol abriram pontos de vendas no atacado e no varejo e o produto passou a ser consumido por todas as classes sociais do país, fortalecendo o hábito inglês de beber chá (Museum Mshed, 2019b).

Outrossim, pode-se apontar os setores de tabaco e chocolate como beneficiários dos investimentos portuários em Bristol, como, respectivamente, a fabricantes Wills Family, em 1786, e indústrias a J S Fry & Son, em 1847. Esta foi quem industrializou a primeira barra de chocolate produzida no mundo. Até então, o chocolate era servido em forma de bebida ou em comprimidos. O chocolate em formato de barra, produzido em Bristol, foi chamado de *Delicieux à Manger* (“delicioso para comer”) e posteriormente seguido por outras marcas mais conhecidas como Five Boys, Chocolate Cream e Turkish Delight (Museum Mshed, 2019c).

Partindo de Bristol para a região central da Inglaterra, verifica-se que a atividade industrial e comercial foi impulsionada pelas ferroviárias, tal como ocorreu em Birmingham.

3.2.2 Birmingham

A industrial cidade de Birmingham localiza-se no centro-oeste da Inglaterra, no condado de *West Midlands*. Está situada entre a capital Londres e o norte/noroeste do país, onde estão as cidades de Liverpool e Manchester. A posição geográfica privilegiada, entre os principais centros comerciais ingleses do século XVIII e XIX, atraiu investimentos para a chamada *Grand Junction Railway*, um entroncamento ferroviário ligando Birmingham aos principais centros urbanos da época (Upton, 2012).

No início da década de 1830 o parlamento britânico autorizou a liberação das obras da *Grand Junction Railway*. Engenheiros, entre eles George e Robert Stephenson, juntamente com cerca de 20.000 operários, trabalharam na construção da estação central (*Curzon Street*) e da

malha ferroviária que ligaria Birmingham as demais cidades. Como resultado, entre as décadas de 1830 e 1840, algumas companhias de trem passaram a operar em Birmingham, a partir da *Curzon Street*. Destaque para a *London and Birmingham Railway*, primeira linha interurbana construída em Londres; a *Birmingham and Derby Junction Railway*; a *Birmingham and Gloucester*; e a *Birmingham and Liverpool and Manchester Railway* (Birmingham Museum & Art Gallery, 2019a; Upton, 2012).

O entroncamento ferroviário a partir de Birmingham interligou as regiões da Inglaterra e encurtou as horas de viagem entre elas. Upton (2012) cita, como exemplo, que de Birmingham para Londres o tempo de viagem foi reduzido pela metade, enquanto de Birmingham para Liverpool o trajeto passou a ser feito em pouco mais de quatro horas. Tamanha mobilidade trouxe mais pessoas para a cidade, aumentando a sua população. Entre 1700 e o final do século XIX a população de Birmingham subiu de 11.500 para cerca de 520.000 habitantes (Birmingham Museum & Art Gallery, 2019a).

A junção entre o aumento populacional, a posição geográfica central e a fluidez da malha ferroviária, impulsionou a economia local. Birmingham ficou conhecida como a ‘cidade dos mil comércios’ (Pen Museum, 2019a; Upton, 2012) e a produção das canetas de aço foi um dos símbolos disso. Na década de 1780, a caneta de pena, com ponta de aço, foi inventada e o seu comércio cresceu vertiginosamente. Em função da facilidade de acesso ao ferro, ao calcário e ao carvão a cidade tornou-se o centro mundial de produção deste produto. A produção era intensa e o mercado absorvia (Pen Museum, 2019a).

Ao longo de parte do século XIX, mais de 75% de tudo que era escrito no mundo era escrito por uma caneta feita em Birmingham. As canetas produzidas por Joseph Gillott foram usadas por 90% das crianças estadunidenses em idade escolar. Um outro dado que demonstra a intensidade na produção vem da década de 1880. Neste período, a Leonard & Co. produziu mais de 200 milhões de canetas. Outros fabricantes como Josiah Mason e John e William Mitchell também foram expoentes nessa atividade (Pen Museum, 2019a; 2019b; 2019c).

Afora a indústria de canetas, os investimentos nos transportes potencializaram os mercados de joias, porcelana, cerâmica, ferro e prata. Birmingham se tornou o maior centro de metalurgia da época e era conhecida como a capital da manufatura (Birmingham Museum & Art Gallery, 2019b; 2019c). Com filiais sendo abertas nas colônias britânicas ao redor do mundo, as empresas de Birmingham internacionalizaram os seus produtos. De acordo com o Birmingham Museum & Art Gallery (2019a), todo esse progresso econômico dinamizou os mercados da cidade, como o *Bull Ring Market* (Figura 16), fundado desde 1166, e gerou espaços

de lazer e de consumo, a exemplo dos 80.000 metros quadrados do *Cannon Hill Park* e da região do *Canalside* (Figura 17).

Figura 16

Bull Ring Market (séc. XII), em Birmingham



Fonte: Os autores (fevereiro, 2019).

Figura 17

Canalside (séc. XIX), em Birmingham



Fonte: Os autores (fevereiro, 2019).

O crescimento da região central da Inglaterra, em torno de Birmingham, contribuiu para a expansão da atividade industrial e comercial no norte e noroeste do país. O transporte ferroviário integrou mercados e induziu algumas cidades a estruturarem suas vocações logísticas locais, tal como Chester fez com o transporte aquaviário.

3.2.3 Chester

Situada às margens do rio Dee, no noroeste da Inglaterra, Chester é a cidade sede do condado de Cheshire. Na década de 1730, importantes intervenções de canalização deste rio foram feitas para melhorar a navegação e facilitar a ligação com outras localidades. Quatro décadas depois, uma rede de canais navegáveis (*Shropshire Union Canal*) contemplou a cidade, interligando-a aos limites do condado de Cheshire (The Grosvenor Museum, 2019c). Um exemplo foi o *Ellesmere Canal* que ligou o rio Dee ao rio Mersey, na cidade de Ellesmere Port (Figura 18).

Foi exatamente no rio Mersey, no porto de Ellesmere Port, que o principal canal de

Manchester (*Manchester Ship Canal*) desaguou, a partir do final do século XIX (Figura 19). A chegada do *Manchester Ship Canal* trouxe desenvolvimento e indústrias de metalurgia, óleo e produtos químicos para a região de Ellesmere Port (National Waterways Museum, 2019b). Em função da proximidade (cerca de 13 km) e da acessibilidade fluvial, os industriais de Chester também se beneficiaram, a exemplo de John Laird no ramo da construção naval (The Grosvenor Museum, 2019a).

Figura 18

Shropshire Union Canal (séc. XVIII), em Ellesmere Port



Fonte: Os autores (fevereiro, 2019).

Figura 19

Encontro do Manchester Ship Canal com o Rio Mersey (séc. XIX), em Ellesmere Port



Fonte: Os autores (fevereiro, 2019).

Adicionalmente, entre as décadas de 1830 e 1850, pontes foram construídas (e.g., *Grosvenor Bridge*) interligando o comércio às áreas residenciais mais nobres (Royden, 2018) e a rede ferroviária chegou à cidade. Assim, com o melhoramento nos transportes ferroviários e fluviais, além da localização geográfica, Chester tornou-se uma cidade turística e um importante centro de varejo (The Grosvenor Museum, 2019c). Em meados de 1850, foram ampliados e abertos novos pontos comerciais na cidade. Agentes imobiliários (e.g., Charles Lee), tabacarias e lojas de bebidas (e.g., Turmeaus), lojas de vestuário (e.g., Moss Bros.), hotéis (e.g., The Chester Grosvenor) e lojas de doces (e.g., Gerrads) foram alguns dos negócios incrementados.

Entretanto, foi o comércio de prata que desempenhou um papel de destaque na economia local, ao longo dos séculos XVIII e XIX. Nesse segmento, as famílias de comerciantes Richardson e Lowe prosperaram negociando o metal que simbolizava riqueza, poder e status. Colheres de prata, por exemplo, eram dadas em ocasiões especiais como batizados e casamentos, pois tinham um valor sentimental agregado ao presente. A prata de Chester foi

consumida pelos comerciantes mais ricos, pela nobreza e pelas paróquias da cidade. Entre os objetos mais demandados estavam as tigelas, os vasos, as facas e as colheres (The Grosvenor Museum, 2019b).

O desenvolvimento do comércio de Chester é um exemplo de atividade econômica ocorrida no noroeste inglês, em decorrência do melhoramento nos transportes. Situação semelhante ocorreu em outras regiões do país, como nas cidades de Leeds e York, ambas no condado de Yorkshire.

3.2.4 Leeds

Cortada pelo rio Aire, Leeds é a principal cidade do condado de Yorkshire, ao norte da Inglaterra. Possui uma história manufatureira e comercial diretamente relacionada aos transportes aquaviários e ferroviários. Ambos os transportes contribuíram para que quase metade das exportações da Inglaterra passasse por Leeds, em meados do século XIX (Quinn & Jones, 2008; Leeds City Museum, 2019a).

Os investimentos maciços nos transportes da cidade datam do início do século XVIII. Por volta de 1700, foi promulgada uma lei autorizando a criação da *Aire and Calder Navigation* (Figura 20) com o objetivo de escoar as mercadorias pelo rio Aire, via cidade de Hull, para o mercado europeu (Quinn & Jones, 2008). Em 1816 o *Leeds and Liverpool Canal* foi concluído, abrindo conexão com o mercado das Américas, através de Liverpool. Ao todo eram, aproximadamente, 230 quilômetros navegáveis entre Leeds e as costas leste e oeste do país.

A partir da década de 1830, vieram os recursos para o setor ferroviário. Em menos de dez anos foram inauguradas a *Leeds to Selby railway*, a *Midland railway*, a *Leeds and Bradford railway* e a *Manchester and Leeds railway*, interligando Leeds as cidades de Hull, Londres, Bradford e Manchester, respectivamente (Quinn & Jones, 2008; Leeds City Museum, 2019b). Além da conexão intermunicipal, investimentos foram feitos na mobilidade dentro da cidade. No final da década de 1870 a *Leeds Engineers Kitson and Company* introduziu o bonde a vapor. Alguns anos depois, em 1891, Leeds foi a primeira cidade britânica a ter bondes elétricos (Figura 21) (Leeds City Museum, 2019b).

Figura 20

Aire and Calder Navigation (Séc. XVIII), em Leeds



Fonte: Quinn; Jones (2008, p. 62)

Figura 21

Bondes elétricos (Séc. XIX), em Leeds



Fonte: Leeds City Museum (2019b), registrado pelos autores em março de 2019.

Os transportes aquaviários e ferroviários transformaram a cidade. Entre 1790 e 1840 milhares de pessoas se mudaram para Leeds à procura de trabalho na indústria e comércio. A população subiu de 17.000 para 89.000 habitantes entre os anos de 1775 e 1841. Na metade do século XIX mais de 100.000 pessoas viviam e trabalhavam na cidade, uma condição de, praticamente, pleno emprego (Quinn & Jones, 2008; Leeds City Museum, 2019b). Entre as décadas de 1870 e 1890, o comércio da cidade se notabilizou pela construção de galerias, como a *Thornton's Arcade*, a *Queen's Arcade* e a *The Grand Arcade*, e de lojas de departamento, a exemplo da *Grand Pygmalion*. Em 1888, as vitrines e os departamentos da *Grand Pygmalion* expunham roupas femininas e infantis, artigos de vestuário, rendas, chapelaria, tapeçaria, confeitaria, costura, tapetes, móveis e brinquedos. Sortimento oportunizado pela estrutura de transporte existente na época. Além das arcades e das lojas de departamento, os mercados cobertos tiveram espaços na atividade econômica local. O *Leeds City Markets* era um dos maiores da Europa no século XIX (Leeds City Museum, 2019a, 2019b).

Em complemento ao comércio, a diversidade da atividade industrial se destacou e a cidade de Leeds foi o berço de importantes organizações no século XIX. Empresas como a *Armley and Burley Mills*, maior moinho de lã do mundo, a *Hepworths*, maior fabricante de roupas do Reino Unido, e a *Marks and Spencer*, maior varejista da Grã-Bretanha, são alguns dos exemplos. De 1820 a 1897 fabricantes de cerveja (e.g., *Tetley Brewere*), chocolates (e.g., *Thorne's*), jogos de tabuleiro (e.g., *Waddington's*) e de sabão (e.g., *Watson's*) compunham a

pluralidade do setor produtivo da região. Leeds também ficou conhecida como a cidade da engenharia, especialmente pelo desenvolvimento e comercialização mundial da locomotiva a vapor do engenheiro Matthew Murray (Leeds City Museum, 2019b).

3.2.5 York

Entre as cidades percorridas nesta investigação, York é a situada mais ao Norte da Inglaterra, no condado de Yorkshire, distante cerca de 40 quilômetros de Leeds, 80 quilômetros de Hull e 340 quilômetros de Londres. Muito embora York esteja localizada na confluência dos rios Foss e Ouse, foi o transporte ferroviário que fomentou a economia da cidade no século XIX.

Ainda de forma provisória e de madeira, a primeira estação ferroviária foi aberta, em 1839, na *Queen Street* pela *York & North Midland Railway*, empresa do ferroviário George Hudson. Daqui partiu o primeiro trem da cidade com destino a South Milford (cerca de 30 quilômetros de distância). A primeira viagem para Londres, via Birmingham, ocorreu um ano depois e durou aproximadamente onze horas. Em 1841, a estação da *Queen Street* foi substituída pela chamada *Old York Railway Station*, localizada dentro dos muros medievais que circulavam a cidade (Chrystal, 2015; Railway Museum, 2019a).

Até a abertura da *Old York Railway Station*, cerca de 24.000 passageiros ao ano eram levados de York para Londres, por carruagens e outros meios de transporte. A viagem durava de cinco a seis dias, dependendo das condições climáticas. Não obstante, com a inauguração desta estação, o número de passageiros subiu para 341.000 ao ano e o tempo de viagem foi reduzido em mais de 90%. Parte deste desempenho ocorreu em função da celeridade das obras de infraestrutura necessárias para o transporte ferroviário. Em 1855, por exemplo, em apenas doze semanas, foi construída, acima do rio Ouse, a *Scarborough Bridge*, facilitando o fluxo de pedestres e dos trens (Chrystal, 2015).

A movimentação de pessoas e de mercadorias era intensa, e a posição geográfica de York tornou-a ponto de passagem de Londres para outras cidades mais ao norte da Inglaterra, a exemplo de Newcastle. Os trens entre Londres e Newcastle precisavam de um local para reparos para seguir viagem, por isso foi projetada uma estação ferroviária fora dos muros da cidade de York (Figura 22). Construída em 1877, esta estação tinha treze plataformas e 150 metros de comprimento, tornando-a a maior do mundo na ocasião. Como parte do projeto, um ano depois, foi inaugurado o *Royal Station Hotel* (atual *The Royal York Hotel*) (Chrystal, 2015; Railway Museum, 2019a).

Figura 22*Estação Central de York (Séc. XIX), em York***Fonte:** Os autores (março, 2019).

Na década de 1880, com duas estações ferroviárias em atividade, a cidade de York passou a receber cerca de 300 trens diariamente. O aumento no fluxo ferroviário agilizou a comunicação entre a capital e o interior. De acordo com Chrystal (2015) uma carta postada em Londres antes do meio-dia era entregue em York na noite do mesmo dia. Em paralelo à comunicação, a indústria local ampliou as contratações. Em 1841 o setor empregava 41 pessoas, dez anos depois passou a absolver 513 trabalhadores e no final do século XIX alcançou a marca de 5.500 empregados. Empresas de bondes (e.g., *The new City of York Tramway*) e fornecedoras de gás (e.g., *York Gaz Company*) contrataram e treinaram mão-de-obra (Railway Museum, 2019b, 2019c).

Com maior volume de pessoas empregadas e circulação de renda, a demanda por produtos e serviços aumentou. Em consequência, o setor de turismo, os mercados de rua (e.g. Shambles Market), as lojas de departamento (e.g., Browns) e de comida (e.g., Appleton's) se beneficiaram. Por volta da década de 1860 começou a produção de um dos símbolos da cidade de York: o chocolate. Havia aproximadamente 13 variedades do produto e diversas confeitarias espalhadas pela cidade (e.g., Monk Bar Chocolatiers). Utilizando-se de uma boa malha ferroviária, as fabricantes Rowntree's e Terry's, por exemplo, negociavam seus doces e chocolates em, pelo menos, setenta e cinco cidades inglesas (Chrystal, 2015).

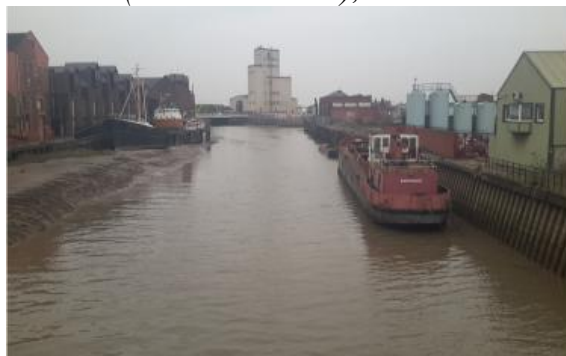
Assim, as cidades de York e Leeds ilustram o vigor econômica resultante do sistema de transporte erigido durante a Revolução Industrial, fenômeno observado também em Hull e Grimsby, cidades situadas na região leste da Inglaterra.

3.2.6 Hull e Grimsby

No litoral nordeste da Inglaterra encontram-se Hull e Grimsby, duas relevantes cidades portuárias entre os séculos XVIII e XIX – separadas pelo estuário Humber e distantes 55 quilômetros uma da outra. Essas localidades receberam volumosos investimentos portuários, durante a Revolução Industrial, que potencializaram o fluxo de comércio internacional.

Localizada na foz do rio que dá nome a cidade, Hull deve sua existência ao transporte marítimo (Maritime Museum, 2019a; Starkey et al., 2017). Até meados do século XVIII, o rio Hull era utilizado como porto. Contudo, a quantidade de navios e o tamanho das embarcações aumentaram, congestionando as margens fluviais da cidade de Hull (Figura 23). Segundo Starkey et al. (2017), os interesses comerciais provindos da Revolução Industrial impulsionaram a construção das docas na região. Em 1774, foi constituída a *Hull Dock Company* com o objetivo de construir docas fechadas para que os navios carregassem e descarregassem as suas mercadorias com segurança.

Quatro anos após a fundação da *Hull Dock Company* foi inaugurada a primeira doca da cidade, a *Queen's Dock*, no rio Hull (Maritime Museum, 2019a). A partir de então, novas docas foram abertas (Figura 24). Dentre outras, o Maritime Museum (2019a) cita a *Humber Dock* (1809), a *Prince's Dock* (1829), a *Railway Dock* (1846), a *Victoria Dock* (1850), a *Albert Dock* (1869), a *William Wright Dock* (1880) e a *Fish Dock* (1883). De acordo com Starkey et al. (2017) duas características eram comuns entre as docas da região: a) suportavam grandes navios (até 10.000 toneladas) e b) tinham instalações adaptadas às necessidades específicas das embarcações, demonstrando planejamento e segmentação. A *Alexandra Dock*, por exemplo, foi construída para o comércio de carvão, possuindo correias transportadoras e guindastes apropriados para manusear o navio. E a *Riverside Quay* foi estruturada para dar agilidade as embarcações que transportavam cargas perecíveis (Starkey et al., 2017).

Figura 23*Rio Hull (séc. XVIII e XIX), em Hull***Fonte:** Os autores (março, 2019).**Figura 24***Hull Town Docks (1880), em Hull***Fonte:** Starkey et. al (2017, p. 8).

Os investimentos portuários, juntamente com a estrutura ferroviária e a acessibilidade (e.g., *Drypool Bridge*), pavimentaram a dinâmica industrial e comercial de Hull ao longo do século XIX. Starkey et al. (2017) relata o crescimento do comércio exterior nos portos da cidade no século XIX. Entre as importações destacava-se a madeira, as matérias-primas para a indústria têxtil e o minério de ferro, oriundos, dentre outros países, da Rússia, da Suécia e do Canadá. Com relação às exportações, o produto principal foi o algodão; entre 1850 e a virada do século XIX, a quantidade passou de 72,6 milhões para 113,2 milhões de metros (Maritime Museum, 2019b; Starkey et al., 2017).

A expansão da atividade econômica alcançou outros setores como as usinas de grãos e de processamento de óleo, as indústrias de oleaginosas, as indústrias químicas e farmacêuticas, o transporte de carvão e aço e a construção naval. Empresas locais ganharam notoriedade internacional, como a *Wilson Line* e a sua maior frota de navios privados do mundo. A dinâmica de produção e de transportes gerou riquezas e prestígio local, moldando a estrutura social e de consumo da cidade de Hull. Estivadores e operários passaram a residir próximos as docas, formando comunidades e demandando produtos e serviços na região da *Old Town*. Por outro lado, os industriais e os comerciantes passaram a residir em regiões mais afastadas do centro, ampliando a extensão geográfica da cidade (Maritime Museum, 2019a, 2019b; Starkey et al., 2017).

Em adição, outros setores econômicos prosperaram. Na década de 1840, a indústria pesqueira expandiu em função da descoberta do chamado *Silver Pits*, grande campo de pesca abundante em peixes, próximo ao estuário Humber. Teve início o período de pesca do Mar do Norte, época rentável tanto para Hull quanto para Grimsby, cidades rivais nessa atividade

(Maritime Museum, 2019c).

Diferentemente da diversidade econômica de Hull, Grimsby vocacionou-se para a indústria pesqueira. Com as possibilidades de negócios decorrentes da *Silver Pits* a *Midland Scottish and London Railway Company* investiu na construção de duas docas da cidade. A primeira, aberta em 1855, e a segunda, 20 anos depois, com uma área de cinco hectares. Outras docas também foram inauguradas na segunda metade do século XIX, com destaque para a *Royal Dock* e para a *Fish Dock*. Paralelamente, na década de 1880, foi fundado o *Fisherlad's Institute* com o objetivo de recrutar e treinar jovens interessados na atividade pesqueira (Crossland & Turner, 2015; Grimsby Fishing Heritage Centre, 2019c; Holdings 1998).

A infraestrutura portuária e de distribuição das mercadorias favoreceu o crescimento da indústria pesqueira em Grimsby. Cerca de 50.000 toneladas de peixes desembarcavam, por ano, nas docas da cidade. Além da pesca, a estrutura das docas e o trabalho dos agentes marítimos (e.g., John Sutcliffe) movimentaram outros setores da economia. Em 1864, cerca de 1.500 navios estrangeiros atracaram em Grimsby, descarregando cargas de carvão, madeira, máquinas agrícolas e algodão cru (Grimsby Fishing Heritage Centre, 2019a, 2019b; Holdings, 1998).

Os produtos desembarcados eram escoados pela malha ferroviária que servia a cidade. As ferrovias chegaram a Grimsby através da *Great Grimsby and Sheffield Railway Company*, permitindo que a cidade libertasse o seu porto do isolamento e desenvolvesse o comércio local, especialmente o de peixe defumado (Crossland & Turner, 2015; Holdings, 1998).

4 Analisando os dados à luz da Literatura: evidências de uma pré-história do marketing

Retornando ao argumento deste artigo, pelos dados/informações apresentados na seção 3, pode-se referenciar os investimentos na infraestrutura de transporte na Inglaterra e o consequente desenvolvimento da gestão comercial neste país, nos séculos XVIII e XIX, como embriões da institucionalização do marketing como disciplina no século XX.

Cotejando essa interpretação com a literatura, alguns autores mencionam as relações entre a academia e o mercado a partir de disciplinas de economia ministradas nas universidades inglesas durante o século XIX, tais como a *Oxford University*, a *Cambridge University* (Kadish, 1982; Tribe, 2002), o *King's College London* e a *London School of Economics*. (Silver & Teague, 1971). Grosso modo, eles atribuem ao impacto da Revolução Industrial Inglesa – infraestrutura, produtividade, distribuição e consumo –, o espraio das disciplinas de economia, pioneiramente, nas universidades inglesas, as quais delinearam a pré-história do marketing como campo do saber – algo corroborado pelos estudos de Vries (1994) e Layton

(2011).

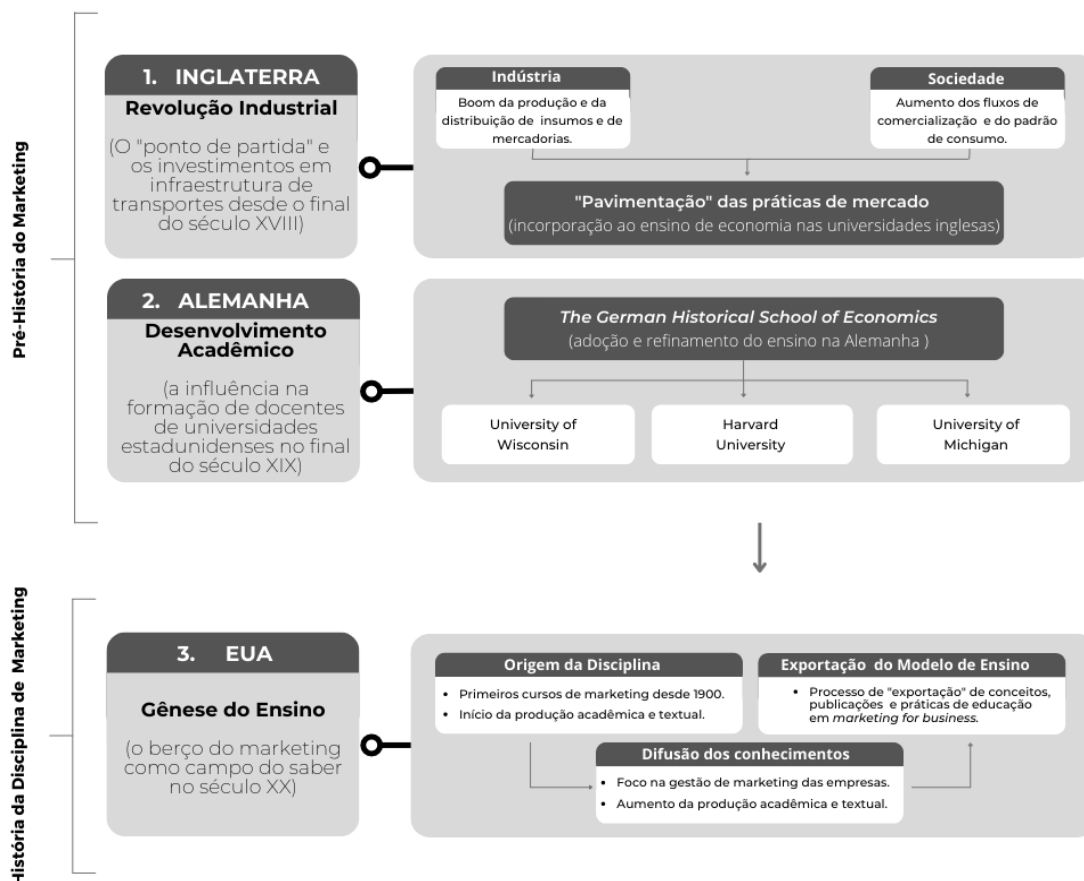
Amparados pela tradição do liberalismo econômico e da economia clássica que se desenvolvera na Inglaterra na ocasião, era premente refletir-se sobre produção, escoamento, vendas e consumo de mercadorias no país. Há indícios de investigações, na época, sobre: custos de transação e taxa de transferência de clientes (Stobart, 2010); formação de capital na renda nacional e taxa de acumulação (Williamson, 1984); e o papel do débito e do crédito nas negociações entre produtores, varejistas e consumidores ingleses (Finn, 1994; Hoppit, 1986). Em complemento, os trabalhos de Finn (1994) e Hoppit (1986) detalham as reclamações judiciais dos consumidores relacionadas às práticas de vendas, denominadas de *goods sold and delivered* (mercadorias vendidas e entregues).

Ao fim e ao cabo, a robustez econômica da Inglaterra no período e a interpenetração entre infraestrutura de transportes e desenvolvimento do mercado no país descrita na seção 3, alcançariam, posteriormente, o ensino de *management* norte-americano, no início do século XX (Jones & Monienson, 1990). Nos Estados Unidos, a disciplina de marketing emergiria das relações entre distribuição e microeconomia para se pensar a intermediação a partir do princípio da eficiência, secundarizada pelos economistas.

No entremeio deste processo, porém, figura a *German Historical School of Economics* – como mencionado na seção 1 deste artigo –, a qual incorporou métodos e conteúdos na formação econômica de estudantes estadunidenses que, por sua vez, introduziriam os conceitos de marketing em universidades e em escolas de negócios norte-americanos na primeira metade do século XX (LINS, 1953). Conforme os registros de Bartels (1951), em 1902 o curso intitulado *The Distributive and Regulative Industries of the U.S.* foi, provavelmente, o primeiro sobre marketing ministrado nos EUA e percorreu sobre os métodos de comercialização de mercadorias, marcas e comércios atacadistas e varejistas. A figura 25, a seguir, ilustra esse processo, complementando as ideias da figura 1 apresentada, preambularmente, na introdução.

Figura 25

Dos Investimentos dos Transportes na Inglaterra à Educação em Marketing nos Estados Unidos



Fonte: Elaboração própria (2022).

Enfim e iterando o argumento em torno de uma pré-história do marketing na Inglaterra nos séculos XVIII e XIX: a produção, a distribuição e a comercialização, avolumadas com os investimentos na infraestrutura de transporte, constituíram o ‘ponto de partida’ de práticas de mercado que, gradativamente, foram incorporadas ao estudo da economia em universidades inglesas e na Alemanha. Desta feita, plausível de ser interpretada como uma etapa preliminar do marketing como campo profissional na acepção de gestão comercial, nasceu, nos primórdios do século XX, nos Estados Unidos, a disciplina acadêmica, emanando, por conseguinte, a história do marketing – enunciada pelos ianques com o eco da American Marketing Association (AMA) e, recorrentemente, olvidando dos momentos pré-históricos (re)contados neste artigo.

5 À Guisa de Conclusão

Este trabalho, uma descrição e análise temporal e geográfica dos antecedentes do marketing, fez uma incursão na Inglaterra dos séculos XVIII e XIX, período da Revolução Industrial, para mostrar a importância da infraestrutura de transporte para o que o artigo denomina de ‘pavimentação de práticas de mercado’; ou seja, como os investimentos nos meios de transporte desenvolveram a produção, as vendas e o escoamento e estimularam a sociedade de consumo inglesa. Visitando nove cidades do interior do país para a coleta de dados, o manuscrito tem uma contribuição textual e visual para se refletir sobre as raízes do marketing que perfazem a pré-histórica da disciplina.

Para além da capital, Londres, o trabalho demarca que as atividades industriais e comerciais nas diferentes regiões do país tiveram nos transportes aquaviário e ferroviário sua mola-mestra para a dinamização econômica e o desenvolvimento dos mercados de consumo. Em sua totalidade, tal como um sistema, as cidades se interligaram logisticamente, complementando-se, afora o processo de competição e/ou rivalidade. Considerando a geografia e vocação econômica, cada cidade estruturou sua infraestrutura de transporte a partir de suas potencialidades locais e vantagens competitivas o que, gradativamente, oportunizou tanto o crescimento da economia como a diversificação dos negócios. O Quadro 1, sinteticamente, demonstra tal relação para corroborar o pressuposto de pavimentação das práticas de mercado, mencionando o modal de transporte e o rol de empreendimentos para cada localidade.

Quadro 1

A Pavimentação das Práticas de Mercado na Inglaterra dos séculos XVIII e XIX

Região	Cidade	Infraestrutura de Transporte	Rol de Empreendimentos
Sudoeste	Bristol	Docas e transporte aquaviário	Açúcar, trigo, chá, tabaco e chocolates.
Centro-Oeste	Birmingham	Ferrovias (<i>Grand Junction Railway</i>)	Indústria de canetas, metalurgia, joias, porcelana, cerâmica, ferro e feiras de rua.
Noroeste	Chester	Ferrovias e <i>Shropshire Union Canal</i>	Comércio de prata.
	Manchester	London Road e <i>Manchester Ship Canal</i>	Algodão, bancos, indústria têxtil e moinhos.
	Liverpool	Docas e ferrovias	Madeiras, tecidos, açúcar, sal, algodão e grãos.
Norte	Leeds	Transporte aquaviário e ferrovias	Árcades, varejo, tecidos, alimentos, moinhos, bebidas e locomotivas.

Região	Cidade	Infraestrutura de Transporte	Rol de Empreendimentos
	York	Ferrovias (<i>Old York Railway Station</i> e Estação Central)	Indústrias de chocolate.
Nordeste	Hull	Docas e transporte marítimo	Madeira, minério de ferro, algodão, carvão, aço e indústria pesqueira.
	Grimsby	Docas	Indústria pesqueira.

Fonte: Elaboração própria (2022).

Em linhas gerais, a infraestrutura de transportes trouxe para as cidades e para as empresas inglesas o acesso a matérias-primas, a produtos e aos mercados consumidores; essa acessibilidade, por sua vez, impeliu a produtividade, a inovação e a negociação, consubstanciando a gestão comercial: o *design* de produtos, o planejamento do estoque, a distribuição, incluindo a atividade de armazenagem (com o manuseio de produtos perecíveis e sazonais), o gerenciamento das compras e das vendas e o processo de comunicação. Esse apogeu dos transportes “encurtou as distâncias” com a redução do tempo de entrega dos produtos, favorecendo rotinas e costumes de consumo entre as cidades interligadas. Ademais, esses modais de transporte escoaram mais do que produtos tangíveis; levaram conhecimento e cultura.

Ainda, pode-se conjecturar que os transportes ingleses fundamentaram, a posteriori, a formação de disciplinas de *management*. É verossímil supor, por exemplo, que o período de implantação dos transportes ingleses, nos séculos XVIII e XIX, tenha influenciado as práticas de mercado, mas, igualmente, os contornos do ensino técnico-profissional de gestão na Inglaterra, a partir da relação entre a engenharia civil, mecânica e naval com as atividades industriais e comerciais. No entanto, essa é uma hipótese para ser investigada, em profundidade, no futuro.

Sem embargo, a literatura assevera que as disciplinas de economia, nas universidades inglesas, absorveram o trinômio produção-escoamento-vendas no conteúdo programático sobre mercado e consumo. Tal fato per si engendra uma pré-história do marketing, cuja compreensão é fundamental; o marketing, assim como o *management*, concentra-se, mormente, nos fenômenos da atualidade, subexplorando o passado na interpretação do presente. Urge ensinar e pesquisar a história do marketing (e da sua disciplina), o que pode, inicialmente, integrar o conteúdo programático de macromarketing no Brasil, como sugere Costa (2015).

Como limitações do trabalho, deve-se mencionar que a redação do artigo optou por um *overview* descritivo e analítico para caracterizar – sem pormenorizar – o fenômeno da

pavimentação das práticas de mercado na Inglaterra, em detrimento da verticalização do texto em um determinado espaço e tempo que demarca a metodologia historiográfica; ou seja, produziu-se um documento didático para ilustrar a ideia (interpretativa) do estudo em vez de um manuscrito científico – tradicional ou ortodoxo – para acurar as interpretações da pesquisa.

Ademais, como os dados foram coletados, predominantemente, em museus, reconhece-se que a curadoria do acervo (visual e textual), por vezes, não tem um ímpeto científico, mas um ofício de remontar a história. Diante deste flanco, intentou-se, amiúde, triangular os dados oriundos das visitas nos museus com as publicações acadêmicas e as observações *in loco*.

Como agenda de pesquisa derivada do trabalho, sugere-se a ampliação e a regionalização da relação entre a infraestrutura de transportes e práticas de mercado como antecedente da formação da disciplina de marketing no século XX. Na Inglaterra, podem e devem ser pesquisadas cidades como Londres, Southampton e Newcastle nos séculos XVIII e XIX. Nos Estados Unidos, berço do ensino de *management* (e do marketing), pode-se estudar as cidades industriais do nordeste do país entre o final do século XIX e o início do século XX. E no Brasil, por sua vez, indica-se o período entre as décadas de 1900 e 1950, época da urbanização-industrialização nas capitais do sudeste do país com a importação da disciplina de marketing dos Estados Unidos no pós-1950.

Contribuições dos Autores

Contribuição	Soares Neto, J. B.	Costa, F. J.	Coelho, F. C.
Contextualização	X	X	X
Metodologia	X	X	X
Software	----	----	----
Validação	X	X	X
Análise formal	X	X	X
Investigação	X	-----	-----
Recursos	X	-----	X
Curadoria de dados	X	X	-----
Original	X	-----	-----
Revisão e edição	-----	X	X
Visualização	X	-----	-----
Supervisão	X	X	-----
Administração do projeto	X	-----	-----
Aquisição de financiamento	X	X	X

Referências

- Bagwell, P. (1974). *The transport revolution from 1770*. London: Batsford.
<https://doi.org/10.4324/9780203221884>
- Bartels, R. (1951). Influences on the development of marketing thought, 1900-1923. *Journal of Marketing*, 16, (1), 1-17. <https://doi.org/10.2307/1247433>
- Bartels, R. (1962). *The history of marketing thought*. (2a ed.). Columbus, In: Grid Publishing.
https://scholar.google.com.br/scholar?hl=pt-BR&as_sdt=0%2C5&q=Bartels%2C+R.+%281962%29.The+history+of+marketing+thought.+%282a+ed.%29.Columbus%2C+In%3A+Grid+Publishing.&btnG=
- Birmingham museum & Art gallery. (2019a, Fev.). *Birmingham history*. Birmingham, Inglaterra: Birmingham Museum & Art Gallery.
- Birmingham museum & Art gallery. (2019b, Fev.). *Industrial gallery*. Birmingham, Inglaterra: Birmingham Museum & Art Gallery.
- Birmingham museum & Art gallery. (2019c, Fev.). *Jewellery Metalwork*. Birmingham, Inglaterra: Birmingham Museum & Art Gallery.
- Bogart, D. (2011). Did the Glorious Revolution contribute to the transport revolution? Evidence from investment in roads and rivers. *Economic History Review*, 64, 1073-1112. <https://doi.org/10.1111/j.1468-0289.2010.00580.x>
- Chrystal, P. (2015). *York: then & now*. Gloucestershire: The History Press.
<https://www.bookdepository.com/York-Then-Now-Paul-Chrystal/9780752457352>
- Church, R. (1996). The industrial revolution. *The Historical Journal*, 39(2), 535-543.
<https://doi.org/10.1017/S0018246X00020380>
- Costa, F. J. (2015). *Marketing & Sociedade*. João Pessoa: Editora UFPB.
<http://www.editora.ufpb.br/sistema/press5/index.php/UFPB/catalog/book/266>
- Crossland, G.; Turner C. (2015). *Great Grimsby: A history of the world renowned fishing port*. Hull: T&C Publishing.
- De Vries, J. (1994). The industrial revolution and the industrious revolution. *The Journal of Economic History*, 54, (2), 249-270. <https://doi.org/10.1017/S0022050700014467>
- De Vries, J. (2008). *The industrious revolution: consumer behavior and the household economy 1650 to the present*. New York: Cambridge University Press.
https://doi.org/10.1111/j.1468-0289.2009.00493_20.x
- Finn, M. (1994). Debit and credit in Bath's court of requests, 1829-39. *Urban History*, 21, (2), 211-236. <https://doi.org/10.1017/S0963926800011032>

- Freeman, M. (1980). Transport methods in the British cotton industry during the industrial revolution. *Journal of Transport History*, 1, 59–74.
<https://doi.org/10.1177%2F002252668000100106>
- Grimsby Fishing Heritage Centre. (2019a, Mar.). *Fish Docks*. Grimsby, Inglaterra: Grimsby Fishing Heritage Centre.
- Grimsby Fishing Heritage Centre. (2019b, Mar.). *Navigation*. Grimsby, Inglaterra: Grimsby Fishing Heritage Centre.
- Grimsby Fishing Heritage Centre. (2019c, Mar.). *The apprentice Lads*. Grimsby, Inglaterra: Grimsby Fishing Heritage Centre
- Holdings, T. (1998). *Memories of Grimsby: page after page of pure nostalgia*. Halifax: True North Books. <https://www.amazon.co.uk/Memories-of-Grimsby/dp/1900463970>
- Hoppit, J. (1986). The use and abuse of credit in eighteenth-century England. In: Mckendrick, N.; Outhwaite, R. B. (Eds.). *Business life and public policy: essays in honour of D.C. Coleman*. Cambridge: Cambridge University Press.
https://scholar.google.com.br/scholar?hl=pt-BR&as_sdt=0%2C5&q=The+use+and+abuse+of+credit+in+eighteenth-century+England&btnG=
- Jefferys, J. (1954). *Retail trading in Britain 1850-1950*. Cambridge: Cambridge University Press.
https://scholar.google.com.br/scholar?hl=pt-BR&as_sdt=0%2C5&q=Jefferys%2C+J.+%281954%29.Retail+trading+in+Britain+1850-1950.+&btnG=
- Jones, D.; Monieson, D. (1990, Jan.). Early development of the philosophy of marketing thought. *Journal of Marketing*, 54, 102-12. <https://doi.org/10.2307/1252176>
- Jones, D. G. B.; Shaw, E. H. (2002). A history of marketing thought. In: Weitz, B. A.; Wensley, R. (Eds.) *Handbook of marketing*. London: Sage, 39-66.
<https://dx.doi.org/10.4135/9781848608283.n3>
- Kadish, A. (1982). *The Oxford economists in the late nineteenth century*. Oxford: Oxford University Press. <https://www.amazon.com/Economists-Nineteenth-Century-Historical-Monographs/dp/0198218869>
- Knott, J.; Witkowski, T.; Pipolo, G. (2012). Marketeando: domesticating marketing education the “Peruvian Way.” *Journal of Macromarketing*, 33 (2), 41-57.
<https://doi.org/10.1177%2F0276146712461280>
- Layton, R. (2011). Marketing: is management all that there is? *Journal of Historical Research in Marketing*, 3, (2), 194-213. <https://doi.org/10.1108/17557501111132145>
- Leeds City Museum. (2019a, Mar.). *Leisure in Leeds*. Leeds, Inglaterra: Leeds City of Museum.

- Leeds City Museum. (2019b, Mar.). *The Leeds Story*. Leeds, Inglaterra: Leeds City of Museum.
- Lewis, B. (2009). *Bristol City Docks: through time*. Gloucestershire: Amberley Publishing. <https://www.bookdepository.com/Bristol-City-Docks-Through-Time-Brian-Lewis/9781848683846>
- Lins, G. (1953). *Instituto Brasileiro de Administração – Planejamento da Escola de Administração de Empresas*. Rio de Janeiro: EAESP. (Resumo de Relatório) (Material disponível e cedido pelo Núcleo de Documentação da FGV-RJ).
- Lloyd-Jones, R; Le Roux, A. (1980). The size of firms in the cotton industry: Manchester 1815–1841. *The Economic History Review*, 33, 72–82. <https://doi.org/10.2307/2595545>
- Maritime Museum. (2019a, Mar.). *Hull Docks*. Hull, Inglaterra: Maritime Museum.
- Maritime Museum. (2019b, Mar.). *Hull Maritime*. Hull, Inglaterra: Maritime Museum.
- Maritime Museum. (2019c, Mar.). *North Sea Fishing*. Hull, Inglaterra: Maritime Museum.
- Mckendrick, N.; Brewer, J.; Plumb, J. H. (1982). *The birth of a consumer society*. London: Hutchinson.
- Mokyr, J. (2010) *The Enlightened economy an economic history of Britain 1700-1850*. Yale University Press: https://scholar.google.com.br/scholar?cluster=17315908530163972204&hl=pt-BR&as_sdt=0,5
- Museum Brunel's ss Great Britain. (2019, Fev.) *Dry Dock*. Bristol, Inglaterra: Museum Brunel's SS Great Britain.
- Museum Mshed. (2019a, Fev.). *Bristol People*. Bristol, Inglaterra: Museum MShed.
- Museum Mshed. (2019b, Fev.). *Trading with the wider world*. Bristol, Inglaterra: Museum MShed.
- Museum Mshed. (2019c, Fev.). *What makes Bristol*. Bristol, Inglaterra: Museum MShed.
- Museum Mshed. (2019d, Fev.). *You make Bristol*. Bristol, Inglaterra: Museum MShed.
- Museum of Science Industry (Manchester, ING). (2019, Fev.). *The royal exchange; the largest room in the world*. Painel de exposição. Manchester, Inglaterra: Museum of Science Industry.
- Museum of Liverpool. (2019a, Fev.). *Building Liverpool's Docks*. Liverpool, Inglaterra: Museum of Liverpool.
- Museum of Liverpool. (2019b, Fev.). *Liverpool's First Docks*. Liverpool, Inglaterra: Museum of Liverpool.

- Museum of Liverpool. (2019c, Fev.). *Import and Exports*. Liverpool, Inglaterra: Museum of Liverpool.
- Museum of Liverpool. (2019d, Fev.). *The sugar trade*. Liverpool, Inglaterra: Museum of Liverpool.
- National Waterways Museum. (2019a, Fev.). *Building the Waterways*. Ellersmere Port.
- National Waterways Museum. (2019b, Fev.). *The Origins of the Port*. Ellersmere Port.
- North, D. C.; Thomas, R. P. (1973). *The rise of the western world: a new economic history*. Cambridge: Cambridge University Press.
- North, D. C.; Weingast, B. (1989). The evolution of institutions governing public choice in seventeenth century England. *Journal of Economic History*, 49, 803–832.
<https://doi.org/10.1017/S0022050700009451>
- O'Brien, K. Patrick (2017). Was the first Industrial Revolution a conjuncture in the history of the world economy? *Economic History Working Papers* (295).
<http://eprints.lse.ac.uk/84126/>
- O'Brien, K. Patrick (2006). Provincializing the First Industrial Revolution. *Working Papers of the Global Economic History* (17), 1-39. <http://eprints.lse.ac.uk/22474/>
- Pascual, A. S.; Alaguero, A.Z. (2012). Investigación social con materiales visuales. *Metodología De La Investigación Social: Técnicas innovadoras y Sus Aplicaciones*, 217-250.
<https://eprints.ucm.es/id/eprint/48842/>
- Pen Museum. (2019a). *Desks Through the Ages*. Birmingham, Inglaterra: Pen Museum.
- Pen Museum. (2019b). *Hinks Wells Star*. Birmingham, Inglaterra: Pen Museum.
- Pen Museum. (2019c). *Pen Press*. Birmingham, Inglaterra: Pen Museum.
- Quinn, T.; Jones, M. *Leeds: a photographic journey through Yorkshire's city*. London: Myriad Books Limited, 2008.
- Railway Museum. (2019a, Mar.). *Great Hall*. York, Inglaterra: Railway Museum.
- Railway Museum. (2019b, Mar.). *North Shed*. York, Inglaterra: Railway Museum
- Railway Museum. (2019c, Mar.). *Station Hall*. York, Inglaterra: Railway Museum.
- Redlich, F. (1957, Spring). Academic education for business: its development and the contribution of Ignaz Jastrow (1856- 1937). *Business History Review*, 31, 35-93.
<https://doi.org/10.2307/3111728>

- Rose, G. (2001). *Visual Methodologies: An Introduction to the Interpretation of Visual Materials*. London: Sage, 1-228<https://www.amazon.com.br/Visual-Methodologies-Introduction-Researching-Materials/dp/1473948908>
- Royden, M. (2018). *A-Z of Chester: places-people-history*. Gloucestershire: Amberley Publishing, 2018.
- Schofield, J. (2009). *Manchester: then and now*. London: Batford.: McGraw-Hill. <https://www.amazon.co.uk/Manchester-Then-Now-Jonathan-Schofield/dp/1906388369>
- Schultz, T. W. (1968). *Economic growth and agriculture*. New York.: McGraw-Hill. https://scholar.google.com.br/scholar?cluster=2381576360938806750&hl=pt-BR&as_sdt=0,5
- Shaw, G. (1992). The study of retail development. In: Benson, J.; Shaw, G. (Eds.). *The Evolution of Retail Systems*. c.1800-1914. Leicester: Leicester University Press, 1-14. https://scholar.google.com.br/scholar?hl=pt-BR&as_sdt=0%2C5&q=Shaw%2C+G.+%281992%29.+The+study+of+retail+development.&btnG=
- Sheth, J. N.; Sisodia, R. S. (2006). *Does marketing need reform? Fresh perspectives on the future*. New York: M. E. Sharpe. <https://doi.org/10.4324/9781315705118>
- Sheth, J. N.; Gardner, D. M.; Garrett, D. E. (1988). *Marketing Theory: Evolution and Evaluation*. New York, NY: John Wiley and Sons.https://scholar.google.com.br/scholar?hl=pt-BR&as_sdt=0%2C5&q=Marketing+Theory%3A+Evolution+and+Evaluation++Sheth&btnG=
- Silver, H.; Teague, S. (1971). *The History of British universities, 1800-1969, excluding Oxford and Cambridge: a bibliography*. London: Society for research into Higher Education.<https://www.amazon.com/History-Universities-1800-1969-Excluding-Cambridge/dp/0900868120>
- Soares Neto, J. B. (2017). *Educação em Marketing no Brasil: uma análise das origens históricas*. 260f. (Tese de Doutorado em Administração, Universidade Federal da Paraíba, Programa de Pós-Graduação em Administração), João Pessoa.https://repositorio.ufpb.br/jspui/handle/tede/9349?locale=pt_BR
- Starkey, D. et al. (2017). *Hull: culture, history, place*. Liverpool: Liverpool University Press.<https://www.amazon.com/Hull-Culture-David-J-Starkey/dp/1781384207>
- Stobart, J.; Hann, A.; Morgan, V. (2007). *Spaces of consumption: leisure and shopping in the English town, c. 1680-1830*. Routledge: Abingdon/Oxon. <https://doi.org/10.4324/9780203608128>

- Stobart, J. (2008). *Spend spend spend! a history of shopping*. Stroud: The History Press.https://scholar.google.com.br/scholar?hl=pt-BR&as_sdt=0%2C5&q=Stobart%2C+J.+%282008%29.+Spend+spend+spend%21+a+history+of+shopping.+&btnG=
- Stobart, J. (2010). A history of shopping: the missing link between retail and consumer Revolutions. *Journal of Historical Research in Marketing*, 2, (3), 342-349. <https://doi.org/10.1108/17557501011067860>
- Szostak, R. (1991). *The role of transportation in the industrial revolution: a comparison of England and France*. Buffalo, NY: McGill-Queens University Press.
- Tadajewski, M. (2010). Towards a history of critical marketing studies. *Journal of Marketing Management*, 26 (9-10), 773-824.<https://doi.org/10.1080/02672571003668954>
- The Grosvenor Museum. (2019a, Fev.). *Art Gallery*. Chester, Inglaterra: The Grosvenor Museum.
- The Grosvenor Museum. (2019b, Fev.). *The Ridgway Silver Gallery*. Chester, Inglaterra: The Grosvenor Museum.
- The Grosvenor Museum. (2019c, Fev.). *TV room*. Chester, Inglaterra: The Grosvenor Museum.
- Tribe, K. (2002). Historical schools of economics: German and English. *Keele Economics Research Papers*, (2), Feb. <https://econwpa.ub.uni-muenchen.de/econ-wp/mhet/papers/0211/0211002.pdf>
- Upton, C. A. (2012). *History of Birmingham*. Gloucestershire: Phillimore & Co. Ltd. <https://www.amazon.com/History-Birmingham-Chris-Upton/dp/1860776612>
- Williamson, J. (1984). Why was British growth so slow during the Industrial Revolution? *Journal of Economic History*, XLIV, (3), 687-712. <https://doi.org/10.1017/S0022050700032320>
- Wilkinson, I. (2001) A history of network and channels thinking in marketing in the 20th century. *Australasian Marketing Journal*, 9, (2). 23-52. [https://doi.org/10.1016/S1441-3582\(01\)70174-7](https://doi.org/10.1016/S1441-3582(01)70174-7)