

**UNIVERSIDADE FUMEC
FACULDADE DE CIÊNCIAS EMPRESARIAIS – FACE**

HENRIQUE TAVARES MAIOR SOARES

**INSTITUCIONALIZAÇÃO DE MITOS E RACIONALIDADE
ECONÔMICA:
MANIFESTAÇÕES DISCURSIVAS NO PROCESSO DE
LEGITIMAÇÃO DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA ESTRADA
DE FERRO VITÓRIA A MINAS**

Belo Horizonte

2012

HENRIQUE TAVARES MAIOR SOARES

**INSTITUCIONALIZAÇÃO DE MITOS E RACIONALIDADE
ECONÔMICA:
MANIFESTAÇÕES DISCURSIVAS NO PROCESSO DE
LEGITIMAÇÃO DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA ESTRADA
DE FERRO VITÓRIA A MINAS**

Dissertação apresentada à Universidade FUMEC
como parte dos requisitos para obtenção do título de
Mestre em Administração.

Área de concentração: Estratégia em organizações

Orientador: Prof. Dr. Daniel Jardim Pardini

Belo Horizonte

2012

Ficha Catalográfica

S676i
2012 Soares, Henrique Tavares Maior.
Institucionalização de mitos e racionalidade econômica:
manifestações discursivas no processo de legitimação do transporte
de passageiros da estrada de ferro Vitória a Minas. / Henrique
Tavares Maior Soares ; Orientador, Daniel Jardim Pardini. -- 2012.

104f. : il. ; 30 cm.

Dissertação (mestrado) – Universidade FUMEC. Faculdade
de Ciências Empresariais, 2012.

Inclui bibliografia.

1. Comportamento organizacional – Estudo de casos.
Transporte ferroviário - Estudo de casos. I. Pardini, Daniel Jardim.
II. Universidade FUMEC. Faculdade de Ciências Empresariais.
III. Título.

CDU: 65.013

Elaborada por Olívia Soares de Carvalho. CRB/6: 2070



Universidade FUMEC
Faculdade de Ciências Empresariais
Cursos de Mestrado e Doutorado em Administração FACE/FUMEC

Dissertação intitulada "**INSTITUCIONALIZAÇÃO DE MITOS E RACIONALIDADE ECONÔMICA: manifestações discursivas no processo de legitimação do transporte de passageiros da estrada de ferro Vitória a Minas**" de autoria do mestrando *Henrique Tavares Maior Soares* aprovada pela banca examinadora constituída pelos seguintes professores:

Prof. Dr. Daniel Jardim Pardini - Universidade FUMEC
(Orientador)

Prof. Dr. Luiz Cláudio Viera de Oliveira - Universidade FUMEC

Prof. Dr. Afrânio Carvalho Aguiar - UFMG

Prof. Dr. Miguel Maurício Isoni – Universidade Federal da Paraíba

Prof. Dr. Cid Gonçalves Filho
Coordenador do Programa de Doutorado e Mestrado em Administração
Universidade FACE/FUMEC

Belo Horizonte, 29 de fevereiro de 2012.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
1.1 Justificativa	13
1.2 Problema de Pesquisa	16
1.3 Objetivos	16
1.3.1 Objetivo geral	16
1.3.2 Objetivos específicos	17
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	18
2.1 Institucionalismo, simbolismo e legitimidade no contexto organizacional	18
2.2 O mito na perspectiva psicanalítica e discursiva	28
2.3 A incorporação da dimensão simbólica na análise organizacional	34
3 METODOLOGIA	42
3.1 Tipo de pesquisa	42
3.2 Estratégia de pesquisa	48
3.3 Unidade de análise	50
3.4 Coleta de dados	50
4 APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS	52
4.1 Contextualização da EFVM	52
4.2 Manifestações discursivas de racionalidade e mitos sociais na EFVM	58
4.3 Manifestações discursivas sobre a segurança do transporte ferroviário	59
4.3.1 Manifestações discursivas dos passageiros sobre a segurança	59

4.3.2 Manifestações discursivas dos gestores e operadores sobre segurança.....	60
4.4 Manifestações discursivas sobre a operação do trem e o preço das passagens.....	63
4.4.1 Manifestações discursivas dos passageiros sobre a operação do trem e o preço das passagens.....	64
4.4.2 Manifestações discursivas dos gestores e operadores sobre operação do trem e o preço das passagens.....	68
4. 5 Manifestações discursivas sobre a atuação da Vale nas comunidades.....	75
4.5.1 Manifestações discursivas dos passageiros sobre atuação da Vale nas comunidades.....	76
4.5.2 Manifestações discursivas dos gestores e operadores sobre atuação da Vale nas comunidades.....	77
4.6 Manifestações discursivas sobre mitos.....	80
4.6.1 Manifestações discursivas de passageiros sobre mitos.....	81
4.6.2 Manifestações discursivas de gestores operadores sobre mitos.....	84
CONCLUSÃO.....	93
5.1 Limitações da pesquisa e sugestões.....	96
REFERÊNCIAS.....	98
APÊNDICES.....	102

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Perspectivas Teóricas sobre Campos Organizacionais	37
Tabela 2 - Relação de entrevistados	51
Tabela 3 - Comparação entre os preços das passagens de trem, ônibus e avião	65

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Quadro de horários Belo Horizonte – Vitória.....	69
Quadro 2 – Quadro de horários Vitória – Belo Horizonte.....	71

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Abordagens distintas em análise do discurso.....	45
Figura 2 – Mapa da Estrada de Ferro Vitória-Minas.....	52
Figura 3 – Vista do interior do trem de passageiros da EFVM.....	54
Figura 4 – Imagem de atividade comercial na via do trem EFVM.....	90
Figura 5 – Imagem de atividade comercial na via do trem EFVM.....	91

LISTA DE SIGLAS

ABOTTC	Associação Brasileira de Operadores de Trens Turísticos e Culturais
ABPF	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária
ANPAD	Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Administração
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
EFVM	Estrada de Ferro Vitória a Minas
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
RFSA	Rede Ferroviária Federal S.A

RESUMO

Os estudos organizacionais desenvolvidos sob a perspectiva da teoria institucional reconhecem a influências dos mitos sociais na tomada de decisão e na criação de estruturas que produzem as decisões. Autores vinculados ao institucionalismo apontam a possibilidade de valores substituírem os critérios técnicos na determinação das atividades organizacionais e destacam a influência dos processos cognitivos e dos sistemas simbólicos socialmente construídos. O presente trabalho buscou observar a relação entre a institucionalização de mitos e a racionalidade econômica no processo de legitimação do trem de passageiros da Estrada de Ferro Vitória a Minas. A revisão da literatura procurou abranger a incorporação de dimensões simbólicas no campo dos estudos organizacionais sob a ótica da teoria institucional. Buscou-se também conhecer o trabalho de autores de outras áreas do conhecimento, como a Psicologia e a Semiologia, que trabalham as dimensões simbólicas e o desenvolvimento dos mitos na sociedade. Definiu-se o trem de passageiros da Estrada de Ferro Vitória a Minas como unidade de análise por se tratar do último remanescente desse tipo de transporte ferroviário no Brasil e pelo fato de estar em operação há mais de um século. Adotou-se a metodologia qualitativa e optou-se pelo método de Análise do Discurso como condutor do percurso exploratório das manifestações dos entrevistados no processo de investigação da construção social. O foco da análise do discurso está nos processos pelos quais o mundo social é construído e mantido. A escolha do método da Análise do Discurso teve também como objetivo desenvolver abordagem multidisciplinar, relacionando estudos organizacionais à Psicanálise e à Semiologia, tendo em vista que os mitos são difundidos pela linguagem. Passageiros, operadores e gestores contribuíram com seus depoimentos que foram analisados sob a ótica da teoria estudada. Os resultados reforçam as percepções adquiridas mediante a leitura das abordagens teóricas de que existem diversas racionalidades e que a racionalidade econômica pode coexistir com a presença de mitos e de dimensões simbólicas que se manifestam nos discursos. Foi possível perceber que uma organização pode sobreviver mediante processos de legitimação, mesmo que o retorno financeiro não seja o principal indicativo do seu sucesso.

Palavras-chave: Teoria institucional; Mitos; Legitimação; Campos organizacionais.

ABSTRACT

The organizational studies developed under the perspective of institutional theory recognize the influences of social myths in decision making and in the creation of structures that make the decisions. Authors linked to institutional values indicate the possibility of replacing the technical criteria in determining the organizational activities and highlight the influence of cognitive processes and the socially constructed symbolic systems in organizational processes. This study aimed to analyze the relationship between institutionalization of myths and of economic rationality in the process of legitimation of the passenger train from the Estrada de Ferro Vitória a Minas. The literature review tried to include the incorporation of symbolic dimensions in the field of organizational studies from the perspective of institutional theory. Also sought to know the work of authors from other areas of knowledge, such as psychology and semiotics, in order to study the development of myths in society. We defined the passenger train from the Estrada de Ferro Vitória a Minas as the unit of analysis because it is the last one of this type of rail transport in Brazil and by it has being in operation for over a century. We adopted a qualitative methodology and a choice was made for the method of discourse analysis as a driver of the exploratory journey of the manifestations of the respondents in the research process of social construction. The focus of discourse analysis is the process by which the social world is constructed and maintained. The choice of method of discourse analysis also had the objective of developing a multidisciplinary approach, linking organizational studies and semiotics with psychoanalysis, in order to study how the myths are spread by language. Passengers, operators and managers contributed with their testimonies, that were analyzed from the perspective of theory studied. The results provide further insights through the reading of the theoretical approaches, that there are several rationalities and that economic rationality can coexist with the presence of myths and symbolic dimensions, that are expressed in speeches. It was possible to see that an organization can survive even if the financial return is not main indicative of its success, by processes of legitimation.

Keywords: Institutional Theory; Myths; Legitimation; Organizational fields.

INTRODUÇÃO

Desde a antiguidade, indivíduos e grupos constroem mitos e se guiam por eles, afirma Henderson (2008) e, a partir da década de 1950, os estudos organizacionais passaram a reconhecer a influência dos mitos sociais na tomada de decisão e na criação de estruturas que produzem as decisões. Na década de 1970, autores vinculados à perspectiva institucional, como Meyer e Rowan (1977), apontam a possibilidade de valores substituírem os critérios técnicos na determinação das atividades organizacionais. Estes autores, juntamente com Di Maggio e Powel (1983), destacam a influência de processos cognitivos e dos sistemas simbólicos socialmente construídos nos processos organizacionais.

A concepção organizacional racionalista afirma que a ação está subordinada à razão. Essa perspectiva, que orientou grande parte das abordagens da Administração, foi complementada por autores de outros campos do conhecimento, como antropólogos, semiólogos e psicólogos. Simon (1987) propõe a racionalidade limitada, ao levar em consideração a capacidade limitada da mente humana de processar informações. No campo da Psicanálise, Freud (1976) e Jung (2008) evidenciam a existência do inconsciente, destacam a influência dos mitos na construção das estruturas sociais e propõem que os seres humanos estão submetidos também a processos mentais inconscientes ao tomar decisões, seja no contexto empresarial ou em situações do cotidiano. No campo da Semiologia, Barthes (1978) destaca a presença dos mitos no dia a dia da sociedade contemporânea.

Machado-da-Silva, Gonçalves e Guarido Filho (2009) abordam a teoria institucional no Brasil. Para estes autores, a teoria institucional reflete as transformações ocorridas na área dos estudos organizacionais a partir dos anos 60 e remete à consideração de aspectos simbólicos, manifestados sob a forma de elementos sociais e culturais que atuam nas organizações. O ponto de vista institucional aponta para o modo como valores institucionalizados na sociedade permeiam estruturas e formas organizacionais, o que requer o desenvolvimento de análises e reflexões sobre elementos culturais e simbólicos no estudo organizacional (MACHADO-DA-SILVA; GONÇALVES; GUARIDO FILHO, 2009).

A institucionalização representa um processo condicionado pela lógica da adaptação às normas socialmente aceitas, bem como pela incorporação de um sistema de conhecimento construído ao longo da interação social, os quais constituem parâmetros para a concepção de realidade dos atores sociais. Organizações articulam suas ações e estruturas em busca de legitimação e aceitação social. A legitimidade, entendida como a adequação e aceitabilidade dos valores sociais, adquire importância equivalente à da eficiência técnica (DI MAGGIO; POWELL, 1983; MEYER; ROWAN, 1977). A presente pesquisa busca observar a relação entre a institucionalização de mitos e a racionalidade econômica no processo de legitimação do trem de passageiros da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM).

Neto (2008) estuda a ocorrência de mitos no contexto organizacional brasileiro, utilizando o referencial da Psicanálise para tentar compreender o significado dos mitos nas organizações familiares e na sociedade contemporânea. Garcia e Moreira (2008) escrevem sobre os mitos como mecanismo de controle utilizado pelas organizações e como manifestações de caráter mitológico que podem embasar políticas organizacionais e posturas dos empregados.

O trabalho de Neto (2008), juntamente com o artigo de Garcia e Moreira (2008), foram os dois únicos artigos sobre mitos encontrados nos anais dos Encontros Nacionais de Programas de Pós-Graduação em Administração (ENANPAD) nos anos de 2007, 2008 e 2009, o que aponta para a existência de uma lacuna no campo dos estudos organizacionais brasileiros. A relevância do tema e a associação dos mitos aos contextos sociais, políticos e econômicos justificam a realização de estudos que busquem identificar e entender as suas manifestações nos processos organizacionais, com vistas a produzir material de pesquisa que possa preencher esta lacuna. Pretendeu-se estudar a ocorrência de mitos no contexto organizacional brasileiro, buscando uma aplicação prática dos conceitos da teoria institucional. Para tanto, escolheu-se o setor ferroviário brasileiro como ambiente para o desenvolvimento do estudo.

Desde sua origem, o trem de ferro se consolidou como um forte ícone cultural, com significativa representação simbólica no imaginário popular, sendo, inclusive, objeto de projetos culturais que visam ao reconhecimento e à preservação desse patrimônio cultural, tanto do ponto de vista material quanto imaterial (FUNDAÇÃO VALE, 2011). Em que pese o fato de ter sido extinta grande parte da estrutura ferroviária de transporte de passageiros no

Brasil após a segunda metade do século XX, o transporte ferroviário jamais deixou de se relacionar com a história e a memória da sociedade brasileira.

O impacto do desenvolvimento ferroviário no mundo, reconhecido em livros, canções e filmes, alterou as concepções de tempos, movimentos e espaços geográficos também no Brasil. Conforme Lopes (2008), a história ferroviária brasileira começa com o Barão de Mauá, na segunda metade do século XIX, influenciando os costumes da população, o ritmo da vida e o desenvolvimento da economia. Destaca-se a importância do transporte de passageiros nessa época pioneira, quando os automóveis ainda não eram produzidos em massa e não havia transporte rodoviário. O trem veio, portanto, para substituir o lombo do burro. Lopes (2008) destaca que esse foi um momento de intensas transformações econômicas, sociais e culturais. Cidades foram fundadas, produtos circularam mais, minérios brasileiros chegaram a destinos distantes, pessoas organizaram suas vidas em torno de ferrovias. Carvão, minérios, gado, açúcar, riquezas de todo o tipo, miudezas diversas e pessoas passavam pelas ferrovias. Encurtava-se a distância entre o interior e os grandes centros, facilitando tanto o avanço dessas regiões mais afastadas dos perímetros urbanos quanto o acesso dos moradores das áreas rurais às grandes cidades.

A ferrovia no Brasil se desenvolveu e evoluiu até se deparar com a concorrência do transporte rodoviário, a partir da década de 1950, quando teve início o processo de estagnação das ferrovias brasileiras. Em pouco tempo, as grandes vias de transporte de passageiros foram prioritariamente voltadas para o transporte de carga. Como observa Braga (2009), chegou-se ao final da primeira década do século XXI com a quase absoluta inatividade de transportes ferroviários regulares de passageiros no Brasil. Apenas duas linhas de transporte regular de passageiros são mantidas em operação atualmente: a Estrada de Ferro Vitória a Minas e a Ferrovia de Carajás, ambas operadas pela mineradora Vale S.A. (VALE, 2011).

A EFVM começou a sua operação em 1904 e foi incorporada, em 1942, pela mineradora Vale S. A. (COELHO; SETTI, 2000). Apesar do seu foco principal no transporte de carga, a EFVM opera o transporte de passageiros desde 1907 e o Trem Vitória-Minas é a única operação ferroviária de passageiros que realiza viagens diárias e de longa distância no Brasil (VALE, 2011). O equipamento é utilizado tanto com propósitos turísticos quanto como meio de transporte por populações do entorno da linha, moradores de cidades próximas que utilizam o trem como forma de acesso a outras regiões, numa tradição de mais de um século.

Manter um trem de passageiros trafegando por linhas densamente ocupadas pelo transporte de minério de ferro e de outras cargas parece não ser tarefa prosaica. Nesse contexto é que se buscou estudar a manifestação de mitos no processo de institucionalização do trem de passageiros da Estrada de Ferro Vitória a Minas e analisar como a sua legitimidade, ancorada em processos simbólicos vinculados à memória e à tradição, pode contribuir para aumentar a possibilidade de sobrevivência do último trem diário de passageiros em operação comercial no Brasil.

A pesquisa contempla, no segundo capítulo, uma revisão da literatura que trata da institucionalização de mitos nas organizações, bem como uma discussão em torno da noção de mito na perspectiva psicanalítica e da incorporação destes mitos e formas simbólicas na análise organizacional.

No terceiro capítulo do trabalho discorre-se sobre a metodologia aplicada no processo de estudo e coleta de dados, bem como na execução da análise. Empregou-se nesta pesquisa a metodologia qualitativa, elegendo-se o método de análise do discurso como suporte para a tentativa de identificar mitos e racionalidades presentes nas organizações.

O capítulo seguinte apresenta uma contextualização do ambiente ferroviário brasileiro e, em seguida, trata da análise das manifestações discursivas dos usuários e dos responsáveis pela operação e gestão do trem de passageiros da EFVM.

1.1 Justificativa

A presença dos mitos na história da humanidade pode ser ilustrada por lendas encontradas nos registros deixados por ancestrais. No Egito antigo, decisões políticas eram tomadas com base nas orientações de Hórus, o deus pássaro, e também se acreditava que Anubis, o deus chacal, poderia decidir o destino do Faraó na sua jornada após a morte (HAGEN, 2005). Em outras épocas, acreditou-se que o mundo era um animal esférico e as marés oscilavam de acordo com a sua respiração. Na Grécia, cria-se que o monstro Minotauro era fruto dos amores de Pasifae, rainha de Creta, com um touro branco (BORGES, 1996).

Como afirma Henderson (2008), a história do homem pode ser estudada por meio dos seus mitos e das imagens simbólicas. Podemos encontrar relações entre superstições arcaicas e os complexos acontecimentos da vida moderna. No contexto social do século XXI, os estudos organizacionais, assim como outros campos do conhecimento, reconhecem os símbolos e mitos como partes constituintes do processo mental humano. No campo organizacional, o estudo dos mitos pode contribuir para a identificação de novas manifestações míticas incorporadas mais recentemente, mitos que podem surgir em decorrência do processo de industrialização e da aplicação de técnicas gerenciais, assim como resultar das revoluções tecnológicas ou das transformações dos costumes.

Conforme Neto (2008), o estudo dos mitos na Administração pode convir para diversas vertentes de pensamentos e de ações. É possível a apropriação desse conhecimento para lançar novos olhares aos fenômenos que acontecem nas organizações, assim como desenvolver mecanismos para administrá-las. Conforme Oliveira et al. (2008), mesmo diante da predominância da razão econômica, a organização é considerada um espaço no qual signos e símbolos linguísticos podem ser interpretados de diversas formas, por diferentes indivíduos, em tempos, lugares, situações e contextos distintos. Tolbert e Zucker (2007) destacam que a aceitação dos mitos não se opõe ao modelo do ator racional, mas permite ampliar o escopo de entendimento do racionalismo e das propriedades simbólicas das estruturas formais. Carvalho et al. (1999) explicitam que o estudo dos mitos e símbolos nas investigações no campo organizacional gera possibilidades para novas hipóteses, adotando um foco que avulta elementos antes obscuros.

A influência dos mitos nas estruturas formais foi estudada por Meyer e Rowan (1977). Para estes autores, algumas organizações, ao atentarem para os mitos institucionalizados na sociedade, podem ampliar sua legitimidade e suas possibilidades de sobrevivência de forma independente da eficácia imediata das suas práticas produtivas e procedimentos técnicos. A legitimidade conquistada pela adequação às normas e aos valores sociais pode estar vinculada a mitos que se instalam nos processos organizacionais (MEYER; ROWAN, 1977). O desenvolvimento de pesquisa em torno dessa perspectiva gera a possibilidade de desenvolvimento de estratégias organizacionais visando à obtenção de recursos para que a organização sobreviva e prospere.

Na visão de Meyer e Rowan (1977), medidas e critérios cerimoniais, fundamentados em aspectos simbólicos e em mitos, legitimam as organizações diante da sociedade. Condições de mercado, características de insumos e processos produtivos, assim como procedimentos tecnológicos, são trazidos para o território dos significados simbólicos e dos controles institucionais. As organizações passam a fazer parte de sistemas coletivos, sua sobrevivência é garantida por acordos e elas não dependem mais unicamente do seu desempenho. A legitimidade pode proteger a organização contra avaliações relacionadas ao seu desempenho técnico e separar a razão da sua existência dos critérios de avaliação dos seus resultados (MEYER; ROWAN, 1977).

A sobrevivência da organização depende também da sua habilidade em se tornar legitimada pelo ambiente institucional. A legitimidade gera recursos que favorecem a sobrevivência. Nesse sentido, a organização precisa se esforçar para articular os elementos cerimoniais aos elementos das atividades técnicas (MEYER; ROWAN, 1977), mantendo suas operações ditadas pela racionalidade em sintonia com os mitos sociais.

O início do século XX foi marcado pela administração científica, pela burocracia e pela racionalidade. Conforme Burrell (2007), as burocracias weberianas contribuíram para a produção de riqueza, para a possibilidade do comportamento racional e para a ocorrência do fenômeno organizacional. Ao reconhecer as dimensões simbólicas e a existência de rituais para a manutenção de mitos, Meyer e Rowan (1977) derrubaram a ideia de que somente a racionalidade guia as organizações. Tais autores evidenciaram que o ambiente social pode legitimar e recompensar a adesão aos mitos, gerando possibilidades de sobrevivência de organizações economicamente descoladas de seus objetivos técnicos e chances de perenizar empreendimentos pouco rentáveis.

Boa parte dos estudos organizacionais disponíveis no meio acadêmico brasileiro é de origem estrangeira. Além disso, a perspectiva racional ainda é a *mainstream*. A aplicação dos conceitos da teoria institucional ao estudo do setor ferroviário nacional pode servir para auxiliar pesquisas relacionadas à manifestação de valores, crenças e lendas que geram legitimidade no ambiente organizacional brasileiro.

O estudo do setor ferroviário brasileiro, sob a ótica da teoria institucional, que será apresentado mais adiante, enquadra-se na busca pelo desenvolvimento teórico no campo dos

estudos organizacionais e poderá ser útil para gestores que atuam na atividade organizacional. Empreendedores, gerentes e lideranças podem se valer de conceitos da teoria institucional para perceberem que organizações são dotadas de aspectos simbólicos. Ao incorporarem a dimensão simbólica no escopo da teoria organizacional, tais atores podem analisar o ambiente da sociedade contemporânea sob a perspectiva de um contexto altamente institucionalizado, tal como referido por Meyer e Rowan (1977), e fundamentar decisões estratégicas relacionadas aos empreendimentos.

A definição do setor ferroviário deve-se à oportunidade de escolher o trem de passageiros da EFVM como objeto do estudo, pois sua operação é praticamente única no setor ferroviário brasileiro, por ser o último trem de passageiros em operação regular no Brasil. Nessas condições, a identificação de mitos e de sua influência no processo de legitimação e preservação do trem de passageiros da EFVM pode servir para a compreensão de processos similares em outras organizações e em outros setores organizacionais.

1.2 Problema de Pesquisa

Quais fatores podem ser evidenciados na relação entre a institucionalização de mitos e a racionalidade econômica no setor ferroviário de transporte de passageiros no Brasil?

1.3 Objetivos

1.3.1 Objetivo geral

Analisar a relação entre a institucionalização de mitos e a racionalidade econômica no processo de legitimação do trem de passageiros da EFVM.

1.3.2 Objetivos específicos

- Identificar e analisar a ocorrência de mitos institucionalizados no setor ferroviário de transporte de passageiros no Brasil;
- Identificar a manifestação de mitos que justifiquem a operação da EFVM;
- Evidenciar aspectos da materialização dos mitos na EFVM;
- Entender o processo de legitimação do trem de passageiros da EFVM;
- Analisar os discursos dos atores envolvidos nas operações da EFVM e a sua relação com processo de legitimação do trem de passageiros;
- Entender a lógica dominante da racionalidade econômica na manutenção do transporte de passageiros na EFVM.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Os tópicos que seguem buscam fazer uma revisão dos principais conceitos teóricos que sustentam esta pesquisa. Na primeira parte será apresentada uma discussão em torno de diferentes formas de abordagem e perspectivas de estudo relacionadas à teoria das organizações e à incorporação de conceitos de outras disciplinas, como a Sociologia e a Psicologia, nos estudos organizacionais. Apresenta-se também uma exposição da teoria institucional, em que se destaca a incorporação do simbólico na análise organizacional. Além de Burrell (2007), Meyer e Rowan (1977), Di Maggio e Powell (1983), autores brasileiros, como o professor Clóvis Machado-e-Silva (2010) e Carvalho et al. (1999), também são referidos.

No tópico seguinte, o trabalho trata da questão do mito sob uma perspectiva psicanalítica e discursiva, invocando autores como Barthes (1978), Freud (1976) e Jung (2008) para uma reflexão que busca observar a relação entre as formas simbólicas e o comportamento individual, coletivo e organizacional.

No terceiro tópico discute-se o conceito de campo organizacional, oriundo do trabalho de Di Maggio e Powell (1983), que é apresentado conforme as seis perspectivas teóricas desenvolvidas por Machado-da-Silva, Guarido Filho e Rossoni (2010) para fundamentar a reflexão sobre a incorporação do simbólico no estudo das organizações.

2.1 Institucionalismo, simbolismo e legitimidade no contexto organizacional

O final da primeira década do século XXI incorpora novos olhares para os fenômenos humanos e sociais. Burrell (2007) aponta transformações no âmbito da experiência organizacional contemporânea, atentando para a necessidade de ampliação do escopo dos estudos organizacionais e para a pertinência em se levar em conta o modo como as dimensões humanas exercem influência sobre as organizações. O autor destaca, ainda, que olhar para a Administração e para o comportamento organizacional passou a exigir sensibilidade para as mudanças que ocorreram na sociedade e nas populações das organizações.

Burrell (2007) também considera que se deve percorrer uma trilha não linear caso se deseje ampliar a visão do processo administrativo e dos fatos ocorridos nos campos organizacionais. A incorporação de conceitos de outras disciplinas, assim como o uso de metáforas, indica a aceitação do relativismo das conceituações no campo organizacional. Seja por meio da ciência normal ou por rupturas de paradigmas, os estudos organizacionais apresentam-se marcados por níveis elevados de complexidade e diversidade (BURRELL, 2007).

A exposição das rupturas nas escolas de pensamento no campo da Administração, resultado da abertura para outros ramos do conhecimento, demonstra, como observa Vergara (2004), a relação da atividade organizacional com outros campos de pensamento e com a reflexão acerca de estruturas sociais complexas e não apenas com as melhores práticas, com a produtividade e com a racionalidade econômica.

Para Burrell (2007), desde o início da sociedade industrial a racionalidade econômica e a burocracia weberiana contribuíram com a produção de riqueza, com a possibilidade do comportamento racional e com a ocorrência do fenômeno organizacional. O modelo burocrático continua a existir, mas passou a conviver com formas mais diversificadas e complexas de produção e de organização social. No contexto atual, as formas organizacionais em rede, conhecidas como *networks*, desafiam hierarquias e mercados (POWELL, 1983), caracterizando um período histórico marcado pela crescente sofisticação da vida social e econômica. Freud (1976) e Jung (2008) alertam para a coexistência entre racionalismo e possibilidades de evocação de comportamentos oriundos do inconsciente, provenientes de estágios primitivos da humanidade e de fatores que podem interferir na racionalidade.

Burrell (2007) ainda escreve que mercados e redes passaram a ocupar espaços crescentes ao deslocarem as burocracias weberianas da sua zona de conforto e, desse modo, fundam-se novas perspectivas em torno da análise organizacional. Para demonstrar a natureza fragmentada da teoria das organizações em escolas de pensamento, este autor recorre ao exemplo da construção da Torre de Babel, conforme contada no Gênesis. Após a diáspora dos construtores da torre, tem início o surgimento de diversos idiomas e os agentes envolvidos abandonam o trabalho. Esta metáfora ilustra, assim, a grande diversidade de visões e teorias organizacionais que se desenvolveram desde o surgimento da teoria da contingência, o que deu início a questionamentos nos campos político, epistemológico e metodológico.

Guarido Filho, Machado-da-Silva e Gonçalves (2009) afirmam que a área de estudos organizacionais passou por uma expansão nas últimas cinco décadas, com o desenvolvimento de diferentes perspectivas teóricas assinalando um período de grande criatividade. Os autores consideram que o institucionalismo organizacional vem ganhando destaque nesse contexto e procuram delinear a abrangência da perspectiva institucional no campo dos estudos organizacionais no Brasil. Os autores percebem uma expansão da quantidade de pesquisadores e trabalhos brasileiros fundamentados no institucionalismo organizacional. Ribeiro (2009) também observa crescimento do número de trabalhos relacionados a estudos organizacionais que são desenvolvidos sob a perspectiva institucional no Brasil, mediante a constatação do volume de trabalhos publicados em revistas nacionais e nos encontros da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Administração (ANPAD).

Desde o final da década de 70, devido à influência de Meyer e Rowan (1977), desenvolvem-se análises organizacionais baseadas na perspectiva institucional. A perspectiva institucional não derruba as visões anteriores, mas complementa e amplia o campo de análise, permitindo aceitar a convivência do homem racional com suas outras dimensões. Os estudos de Meyer e Rowan (1977) oferecem novos fundamentos para que se possa pensar a estrutura formal e o processo decisório de produção desta estrutura. O institucionalismo procura compreender as dimensões simbólicas e reconhece a limitação da racionalidade (TOLBERT; ZUCKER, 2007).

Ressalta-se que a racionalidade econômica, assim como o poder de mercados e a evolução da tecnologia se inserem em um período histórico marcado por contrastes. Por um lado, percebe-se uma crescente sofisticação da vida social e econômica, o que levaria a pensar a sociedade sob um ponto de vista racional e mecanicista. Por outro lado, também é possível constatar, como adverte Freud (1976), a conservação de atitudes comportamentais que evocam estágios primitivos da humanidade e que podem interferir na racionalidade.

Como mostram Meyer e Rowan (1977), as estruturas formais da sociedade moderna refletem e difundem os conceitos da realidade social. Políticas, procedimentos e programas das organizações são suportados pela opinião pública, pelo reconhecimento da legitimidade, pelo *status*, pelas leis, costumes e pelo sistema jurídico. Tais elementos são manifestações de

poderosas regras institucionais que funcionam como mitos altamente racionalizados e que podem estar vinculados às organizações (MEYER; ROWAN, 1977) e aos campos organizacionais. As regras institucionais estão, portanto, vinculadas a aspectos subjetivos que abarcam costumes, tradições, afetos, comportamentos e respostas sociais que possuem força para legitimar decisões administrativas.

Carvalho et al. (1999) consideram que a perspectiva institucional enfatiza elementos culturais e sociais no estudo da sociedade e das organizações, assim como procura entender o conjunto de valores fundamentais de um determinado contexto, valores que podem exercer influências nas práticas organizacionais.

A teoria institucional considera que os mitos institucionalizados criam e sustentam diversas formas organizacionais. Para a perspectiva institucional, os processos alternativos das alianças informais, os conflitos entre os grupos, as dependências de grupos externos, a luta pelo prestígio, os valores comunitários, a estrutura de poder da comunidade local e as instituições legais constituem os fundamentos para compreensão do comportamento organizacional (CARVALHO et al., 1999).

Exercendo influência sobre as organizações e sobre conjuntos de organizações, os mitos institucionalizados podem se manifestar de forma independente do controle de qualquer indivíduo ou organização. Como observam Meyer e Rowan (1997), existem possibilidades de os mitos serem aceitos e considerados legítimos pela sociedade de modo espontâneo, de forma independente da racionalidade. Dessa forma, os mitos passam a existir de maneira dissociada dos resultados do trabalho produzido pela organização, podendo influenciar comportamentos e decisões.

No modelo racional, prevalece a metáfora weberiana da organização como máquina, projetada para desempenhar funções específicas mediante regras impessoais, visando ao desempenho e à produtividade. A burocracia oferece o aparato administrativo necessário para o desenvolvimento da racionalidade econômica (PUGH; HICKSON, 2004).

O modelo do ator racional considera as relações de custos e benefícios, a maximização da utilidade e a crença na racionalidade. Tal modelo está situado em um extremo, enquanto o

modelo institucional situa-se na outra ponta do espaço contínuo de avaliação de processos de tomada de decisão e de situações em que a racionalidade pode ser mais ou menos limitada. A perspectiva institucional não é um oposto do modelo do ator racional, mas reconhece os dois extremos de um campo no qual se encontram os processos de tomada de decisão e a existência de posições intermediárias (TOLBERT; ZUCKER, 2007).

O estudo dos processos de institucionalização apresenta conceitos que podem ser úteis para a exploração dessa questão. A teoria institucional considera um modelo de ator social baseado em premissas segundo as quais os indivíduos podem aceitar e seguir normas sociais sem muita reflexão ou resistência comportamental, guiados pelo costume.

Em seu clássico artigo *Institutionalized Organizations: Formal Structure as Myth and Ceremony*, Meyer e Rowan (1977) afirmam que a essência da organização burocrática repousa nas características racionais e impessoais dessas estruturas. Os autores observam que, nas teorias convencionais, a forma racional de estrutura ainda é considerada como o caminho mais efetivo de coordenar e controlar as complexas redes de relacionamento nas modernas atividades produtivas. Os mercados econômicos apostam alto na racionalidade, na coordenação e no controle. A visão convencional considera a estrutura burocrática como a mais apropriada para o gerenciamento de atividades complexas, mediante padronização de processos e controle exercido por meio da superposição de camadas gerenciais (MEYER; ROWAN, 1977).

Machado-da-Silva e Fonseca (2010) comparam a abordagem da escolha estratégica à abordagem cognitiva e à abordagem institucional. Os autores destacam que a abordagem da escolha estratégica considera o indivíduo como agente econômico, racional e autônomo, envolvido na formulação de estratégias conforme a avaliação das circunstâncias ambientais, com vistas a obter os melhores resultados possíveis. Sob o ponto de vista da abordagem da escolha estratégica, a organização é um sistema racional que visa à produção. As ações são articuladas e formalizadas por critérios tecnológicos e ambientais e intencionalmente definidas visando a objetivos específicos (MACHADO-DA-SILVA; FONSECA, 2010).

Para a abordagem da escolha estratégica, o ambiente se caracteriza por ser um ambiente tarefa no qual a organização realiza suas transações, podendo ser um mercado ou algum outro

espaço externo em que a empresa atua. O ambiente organizacional é formado também pelo conhecimento e pelos recursos necessários ao desempenho da organização (MACHADO-DA-SILVA; FONSECA, 2010).

Machado-da-Silva e Fonseca (2010) sustentam que os partidários da abordagem da escolha estratégica consideram os dirigentes da organização como arquitetos organizacionais, que podem obter sucesso por meio da habilidade de solucionar problemas empresariais, técnicos e administrativos.

A teoria institucional reconhece a presença de diferentes racionalidades no processo organizacional. Os valores compartilhados no ambiente também passam a compor a análise das organizações, abrindo espaço para explicações em que as abordagens racionalistas tradicionais não conseguiam fornecer respostas (CARVALHO et al., 1999).

Em contraponto ao modelo da racionalidade econômica, Meyer e Rowan (1977) apresentam uma visão que questiona os modelos convencionais. Os autores consideram o processo de institucionalização como uma tipificação de comportamentos adotados por grupos de atores. Tais comportamentos se tornam habituais, evocados com mínimo de esforço de tomada de decisão, respondendo a estímulos automatizados. A tipificação envolve o desenvolvimento de definições compartilhadas, ou significados, que estão relacionadas aos comportamentos habituais (TOLBERT; ZUCKER, 2007).

Produtos, serviços, técnicas, políticas e programas funcionam como poderosos mitos, que podem ser institucionalizados e adotados pelas organizações de forma cerimonial. Meyer e Rowan (1977) advogam que as estruturas formais de muitas organizações refletem os mitos de seu ambiente institucional ao invés de refletirem as demandas das suas atividades de trabalho. Os autores destacam, ainda, um aspecto negligenciado por muitos teóricos: a legitimidade das estruturas formais racionalizadas, proporcionada pela aceitação de normas. Observam que, nas visões convencionais, a legitimidade é um elemento baseado na aceitação de normas racionais. No entanto, as normas racionais não são simples valores gerais. Elas existem em um contexto no qual regras, entendimentos e significados são incorporados pelas estruturas sociais institucionalizadas (MEYER; ROWAN, 1977).

Para Hofstede¹ (1991) apud Carvalho et al. (1999), os rituais, heróis e símbolos representam as práticas visíveis dos valores sociais. Os rituais constituem atividades coletivas, tecnicamente supérfluas para o alcance dos objetivos, mas que são culturalmente desempenhadas, como as reuniões organizadas supostamente por razões racionais, que servem também para propósitos rituais como o de permitir a afirmação dos líderes. Para o autor, os heróis são pessoas vivas ou mortas, reais ou imaginárias, que servem de modelo para comportamentos. Símbolos são palavras, gestos, imagens ou objetos que carregam um significado particular, reconhecido pelos que compartilham a mesma cultura (HOFSTEDE, 1991 apud CARVALHO et al., 1999).

Henderson (2008) destaca que os heróis de hoje podem resgatar representações antigas, já que o mito do herói é o mais comum e conhecido desde a mitologia clássica. O autor aponta também o significado psicológico do mito heroico como sendo o de desenvolver o conhecimento de forças e fraquezas individuais conforme cada estágio de evolução da personalidade humana.

Segundo a teoria institucional, na sociedade moderna os mitos são prescrições racionalizadas e impessoais. Objetivos sociais podem ser considerados como finalidades técnicas e a organização pode definir regras para perseguir tais finalidades. Para os teóricos institucionais, muitos elementos da estrutura formal, por estarem altamente institucionalizados, funcionam como mitos. O surgimento de grande número de profissões regulamentadas, regras de licenciamento, certificação e formação acadêmica, justificadas com a finalidade de adotar e controlar técnicas impessoais, ilustram esses processos institucionais. As delegações de atividades são socialmente esperadas, assim como as tecnologias são institucionalizadas e se transformam em mitos, que podem se vincular às organizações (MEYER; ROWAN, 1977).

Para Meyer e Rowan (1977), o impacto de elementos institucionalizados na sociedade e nas organizações define situações organizacionais mais elaboradas e complexas para as instituições que interagem em *networks* de intercâmbio. Assim, as organizações refletem uma realidade socialmente construída e são, portanto, condicionadas pelo ambiente institucional. Tanto no ambiente interno quanto no ambiente externo circulam mitos racionalizados e

¹ HOFSTEDE, G. **Culture and Organizations. Software of the Mind**. London: McGraw-Hill Book Company, 1991.

institucionalizados. Em busca de legitimidade, as organizações podem optar por conceitos externamente legitimados, em detrimento da eficiência.

A tendência das estruturas e das ações das organizações de se parecerem umas com as outras em busca de legitimidade é definida por Di Maggio e Powell (1983) como isomorfismo. As estruturas formais das organizações parecem surgir como reflexos de valores e normas institucionais. O enfoque institucional supõe que as organizações são influenciadas por pressões normativas do estado e de outros organismos reguladores, bem como pela opinião pública. Estas organizações buscam, então, adaptar suas estruturas às expectativas do contexto, tornando-se isomórficas.

Conforme o conceito desenvolvido por Di Maggio e Powell (1983), a existência do componente relacional, assim como a presença de estruturas institucionais comuns em um determinado campo, caracterizam a tendência ao isomorfismo estrutural. A interação entre organizações, o aumento do volume de informações, a criação de estruturas de dominação, coalizão e sintonia de interesses de organizações envolvidas em empreendimentos comuns são, para estes autores, as causas da tendência ao isomorfismo.

Ainda de acordo com Di Maggio e Powell (1983), o processo de isomorfismo pode ser desenvolvido por meio de mecanismos coercitivos, miméticos ou normativos. No primeiro caso, uma organização mais forte exerce pressões sobre outra. A utilização dos mecanismos coercitivos pode ocorrer na relação de uma subsidiária com sua matriz, quando a primeira é obrigada a adotar as medidas que são definidas por decisão da segunda.

O isomorfismo mimético acontece quando uma organização adota procedimentos e práticas já desenvolvidas e vivenciadas em outras organizações. Empresas de consultoria incentivam esse processo ao receitar medidas parecidas quando são contratadas para ajudar a resolver problemas da vida organizacional (DI MAGGIO; POWELL, 1983).

O isomorfismo normativo se refere, principalmente, a maneiras similares de interpretação e de ação frente aos problemas que surgem no contexto organizacional. A regulamentação profissional que tende a compartilhar normas e procedimentos entre vários indivíduos é uma das formas mais frequentes de pressão isomórfica normativa. O sistema de ensino e as

entidades profissionais são veículos dos conjuntos de normas, regulamentos e práticas comuns a uma profissão que tendem a favorecer o isomorfismo (DI MAGGIO; POWELL, 1983).

Carvalho et al. (1999) destacam que as organizações que demonstram um comportamento isomórfico em relação a outras parecem ser motivadas pela autodefesa mediante o desenvolvimento de condutas semelhantes ao procedimento de outras organizações, o que pode facilitar as transações por meio da incorporação de regras socialmente aceitas.

Conforme a perspectiva institucional, um aspecto do isomorfismo que merece ser destacado é a evolução da linguagem organizacional. Da mesma forma que ódio, amor, ciúme e altruísmo são mitos que interpretam e explicam o comportamento dos indivíduos, os mitos difundidos pela linguagem dos doutores, dos contadores ou dos trabalhadores que operam as linhas de montagem delineiam aspectos das atividades organizacionais na medida em que lhes atribuem sentido (MEYER; ROWAN, 1977).

A sobrevivência da organização depende, portanto, da sua habilidade em se tornar legitimada pelo ambiente institucional ao se ajustar de maneira isomórfica ao ambiente. Em longo prazo, as organizações que falham e se desviam das prescrições dos mitos institucionalizados do seu ambiente comprometem a sua sobrevivência. Isso acontece de maneira independente da eficiência técnica (MEYER; ROWAN, 1977).

As formas estruturais adotadas pelas organizações são determinadas pela legitimidade que lhe transfere os costumes e as normas aceitas coletivamente e não pelas demandas do ambiente em seus respectivos níveis de exigência tecnológica. A oposição entre as exigências da racionalidade técnica e a eficiência, por um lado, e a legitimidade institucional, por outro, pode se constituir numa fonte de conflito nas organizações. A atividade organizacional baseada na necessária ação cerimonial e ritual que visa a sua legitimidade institucional pode se chocar com as medidas de eficiência técnica (CARVALHO et al., 1999).

Mesmo em mercados que se posicionam com grande ênfase na eficiência técnica, os mitos e aspectos simbólicos e cerimoniais desempenham papéis relevantes na definição dos critérios de medida da eficiência. Mais do que se ajustar aos mitos, as organizações precisam manter as aparências de que os mitos realmente funcionam (MEYER; ROWAN, 1977).

Na visão de Carvalho et al. (1999), a teoria institucional põe a legitimidade e o isomorfismo no centro de sua interpretação sobre a realidade organizacional e considera que diferentes racionalidades coexistem nos ambientes técnicos e institucionais. No ambiente técnico, a racionalidade permite que as organizações sejam eficientes para produzir bens e serviços e no ambiente institucional a ação racional está representada pelos procedimentos capazes de proporcionar legitimidade no presente e no futuro organizacional. Para estes autores, a legitimidade, elemento fundamental para a perspectiva institucional, aparece na literatura intensamente associada ao grau de apoio cultural obtido pela organização.

Conforme o ponto de vista de Guarido Filho, Machado-da-Silva e Gonçalves (2009), a teoria institucional considera aspectos simbólicos que atuam nas organizações em conjunto com a dimensão econômica e material.

Sob a perspectiva institucional a atenção se volta para a relação de mútua influência entre organizações e campos organizacionais, por um lado, e estruturas normativas e culturais mais amplas, por outro. Essa perspectiva atenta para o modo como valores institucionalizados na sociedade permeiam estruturas e formas organizacionais, considerando necessário o enriquecimento de análises de aspectos instrumentais com reflexões acerca de elementos culturais e simbólicos no estudo organizacional (GUARIDO FILHO; MACHADO-DA-SILVA; GONÇALVES, 2009, p.2).

Nesse sentido, atribui-se à questão da legitimidade (adequação e aceitabilidade dos valores sociais) importância equivalente aos aspectos vinculados à eficiência técnica (DI MAGGIO; POWELL, 1983; MEYER; ROWAN, 1977).

Desse modo, a institucionalização representa um processo condicionado pela conformidade às normas socialmente aceitas, assim como pela incorporação de um sistema de conhecimento constituído por meio da interação social, que se configura em parâmetros para a concepção da realidade dos atores sociais e para as ações. Organizações articulam suas ações e estruturas com relação às características do contexto institucional, em busca de legitimação e aceitação social (DI MAGGIO; POWELL, 1983; MEYER; ROWAN, 1977).

Reconhecendo a relevância de se estudar os mitos no contexto organizacional, Neto (2008) afirma que, para escrever sobre o tema, os autores dos estudos organizacionais geralmente buscam em outras ciências as definições que podem ser utilizadas e aplicadas conforme os

interesses em estudo, pois na Administração não se tem uma definição de mito que não seja proveniente de autores de outras áreas do conhecimento.

Neto (2008) usa o referencial da Psicanálise para procurar entender o significado dos mitos nas organizações e na sociedade contemporânea e considera que a ocorrência de mitos caracteriza-se com um fenômeno psíquico inconsciente, cuja origem vem de estágios civilizatórios anteriores.

Nos povos primitivos, os mitos conservam-se mais ou menos em estado de origem e são transmitidos pela força da tradição. Nos povos civilizados, os mitos conservam suas características básicas, embora os rituais tenham sido modificados ao longo do tempo, descaracterizados, confundidos e diluídos na complexidade da vida moderna (NETO, 2008, p.1).

Ainda para este autor, ao se analisar o mito como um elo entre o inconsciente e o consciente, necessita-se decifrar seus significados explícitos ou ocultos, de modo a se chegar mais próximo da realidade. Apresenta-se, a seguir, uma discussão sobre os mitos na perspectiva psicanalítica e discursiva.

2.2 O mito na perspectiva psicanalítica e discursiva

Desenvolvendo seus estudos no campo da semiologia, o francês Roland Barthes (1978) se interessou pela pesquisa das mitologias inseridas nos assuntos mais corriqueiros da nossa vida. Ele observou como os mitos se apresentam com uma aparência de naturalidade absoluta, como algo que o senso comum não discute, apenas aceita. Os mitos que atraíam a atenção desse estudioso eram certas representações da vida cotidiana, aparentemente inocentes: uma notícia de jornal, um texto de publicidade, espetáculos esportivos ou eróticos, fotografias de atores ou de políticos. Em seu clássico livro *Mitologias*, define o mito como uma fala, um sistema de comunicação, uma mensagem.

Para Barthes (1978), o conceito do mito e suas formas interpretativas fazem parte de um sistema semiológico complexo que se aproxima da Psicanálise. Recorrendo a Jung (2008), discípulo de Freud, trata-se, nesta seção, da noção de mito a partir de uma abordagem psicanalítica, buscando observar os aspectos mitológicos em relação ao comportamento

humano. Para Jung (2008), há uma relevância em se tentar entender os mitos que habitam a mente humana, seja do ponto de vista individual ou coletivo, uma vez que eles ocorrem em todos os tipos de manifestações psíquicas, trazendo à tona pensamentos e atitudes simbólicas.

De acordo com os trabalhos de Jung, o estudo do comportamento individual e social a partir da observação da mente humana exige que se leve em conta o passado, a memória e a tradição das sociedades, visando compreender seus mitos e sua história (JUNG, 2008). Em seus estudos sobre a psicologia de grupo, Freud (1976) se refere a uma proposição de Darwin, segundo a qual uma forma primitiva de sociedade humana era comandada por um macho dominante. Ele tenta demonstrar que essa organização deixou influências importantes para o desenvolvimento dos primórdios da religião, da moralidade e da organização social. Segundo o autor, os traços do comportamento de um grupo ainda podem evocar aspectos da horda primitiva. A psicologia de grupo reconhece um quadro de definhamento da personalidade individual consciente e menciona, ainda, a focalização de pensamentos e sentimentos numa direção comum, assim como a predominância do lado afetivo da mente e da vida psíquica inconsciente, além do imediatismo e da necessidade de liderança, como características do comportamento humano em grupo (FREUD, 1976).

No início do século XX, a complexidade da vida social já chamava a atenção de Freud, que reconhecia o indivíduo como componente de coletividades que partilha mentes grupais. Formações grupais estáveis e duradouras, assim como formações grupais transitórias, geram um contexto de participação em grupos humanos superpostos (FREUD, 1976). Nessa mesma época, o tratamento médico e a cura de Anna O., realizada pelo Dr. Joseph Bauer, professor de Freud, e relatada por Freud e Bauer em seus estudos sobre a histeria, levou à revolução da Psicanálise. Legitimou-se a capacidade de compreensão do comportamento e dos sentimentos humanos ao reconhecer-se definitivamente a existência do inconsciente. Após seu tratamento com Bauer, Bertha Pappenheim, conhecida como Ana O., seguiu uma carreira destacada no trabalho social e foi homenageada pelo governo alemão, em 1954 (YALOM, 2003).

Após um século de contínua construção de diversos modelos de pensamento sobre os fundamentos deixados por Freud, pode-se reconhecer, ainda, as características apontadas pelo psicanalista em diversos contextos da ação humana. Por meio dos estudos freudianos de psicologia de grupo, pode-se tentar entender melhor as características que fazem com que o

indivíduo tenha seu comportamento alterado quando inserido em um grupo, principalmente no que tange à redução da racionalidade e à predominância da vida psíquica inconsciente.

Para Jung (2008), o mesmo processo de evolução que levou o homem a alcançar o estado civilizado também o afastou de seus instintos primitivos, favorecendo a construção de símbolos. O homem racional retira energia emocional dos seus pensamentos e das suas ideias ao procurar justificativas racionais para suas decisões. Na visão do autor, o homem aprendeu a se controlar, separando a consciência das camadas instintivas mais profundas. No entanto, tais camadas continuam presentes e se manifestam na linguagem e nos sonhos.

Sob uma perspectiva organizacional, Granovetter (1985) observa que, mesmo em ambientes nos quais supostamente prevaleceria a racionalidade, os atores econômicos podem adquirir costumes, hábitos ou criar normas que são seguidas mecânica e automaticamente, em detrimento das escolhas racionais. Relações de negócios e relações sociais não se separam totalmente. Entidades empresariais e associações comerciais são citadas como exemplos dessas interconexões, assim como conselhos diretivos, dos quais participam executivos de diversas empresas. As relações sociais são reforçadas pela necessidade de o indivíduo preservar sua reputação entre seus pares, assim como a necessidade de preservação da reputação das empresas (GRANOVETTER, 1985).

Qualquer coisa pode constituir um mito, desde que possa ser transmitida por um discurso. O mito não é definido pelo objeto da sua mensagem, mas pela maneira pela qual esta mensagem é proferida. Os objetos do mundo podem passar de uma existência fechada a um estado verbal quando mencionados nos discursos. O mito tem sua origem no uso social que se faz da matéria, estando sujeito aos limites históricos e às condições de funcionamento da sociedade. Podem existir mitos muito antigos, mas não eternos, já que a transformação do real em discurso é um processo histórico. “O fundamento histórico da mitologia se apoia no fato de que os mitos são falas historicamente selecionadas. Os mitos não podem surgir da natureza das coisas” (BARTHES, 1978, p. 137).

A mensagem que constitui o mito pode ser verbal, escrita, pode ser uma imagem estática, como a fotografia, ou imagens em movimento, como o cinema, pode ser uma reportagem, o teatro ou a publicidade. Todas as formas de discurso podem servir de suporte à fala mítica.

Barthes (1978) entende que a linguagem, a fala e o discurso correspondem a toda unidade significativa, seja verbal ou visual. Assim, uma fotografia é considerada texto tanto quanto uma matéria jornalística.

O estudo dos mitos, segundo Barthes (1978), é um fragmento da vasta ciência dos signos postulada sob o nome de semiologia. A pesquisa social contemporânea retoma constantemente a questão da significação. A Psicanálise, por exemplo, estuda os fatos apenas na medida em que eles significam. A semiologia estuda as formas de maneira independente do seu conteúdo. Já a mitologia faz parte simultaneamente da semiologia enquanto estudo das formas e também da ideologia como ciência histórica. Em síntese, a mitologia estuda ideias em forma, enquanto a semiologia estuda a relação entre dois termos, um significante e um significado. Ainda de acordo com Barthes (1978), na linguagem comum o significante exprime o significado. No sistema semiológico, deve-se considerar um terceiro termo, o signo, que é o total associativo entre o significante e o significado.

Para Barthes (1978), o significado é o conceito, o significante é a imagem acústica (da fala) e a relação entre os dois é o signo. O autor recorre a Freud para demonstrar a relação entre os três termos por meio de um exemplo. A interpretação de um sonho, para Freud, não está nem no seu conteúdo manifesto, nem no seu conteúdo latente, mas na relação entre ambos. No mito, é possível encontrar a mesma relação entre significante, significado e signo, produzindo um segundo sistema semiológico no qual uma nova significação é gerada. O significante (a forma) é o termo inicial do sistema mítico e a sua correlação com o significado (conceito) produz a significação (BARTHES, 1978).

Segundo Barthes (1978), um determinado conceito pode abranger vários significantes, suprimindo os mitos de farto estoque de formas. Ao observar que alguns mitos ocorrem em situações diferentes, em pessoas diferentes e em culturas diferentes, o estudioso evidencia que alguns conteúdos simbólicos se incorporaram ao processo evolutivo humano e, mesmo diante da racionalidade predominante, sobrevivem nos arquétipos que habitam o inconsciente individual e coletivo.

Brandão (1996) corrobora o pensamento de Barthes e esclarece que um mesmo enunciado pode existir em formações discursivas distintas, o que pode gerar sentidos diferentes

conforme a posição socioideológica de quem fala. Isso porque, apesar de o idioma ser gramaticalmente o mesmo, ele não é exatamente o mesmo do ponto de vista discursivo.

Como afirma Jung (2008), os símbolos são termos, nomes, imagens que, embora familiares e conhecidas, carregam também conotações especiais, ampliando seu significado evidente e convencional. O homem emprega a palavra de forma simbólica para se comunicar. Além do uso de palavras escritas ou faladas, a linguagem humana é rica em formas, símbolos, sinais e imagens. Abreviações como ONU, marcas comerciais, nomes de medicamentos alcançaram significação reconhecida internacionalmente (JUNG, 2008).

Uma palavra ou imagem é simbólica quando gera alguma coisa além do seu significado manifesto e imediato. Esta palavra ou imagem tem características que conduzem a ideias que estão fora da abrangência da razão, nos domínios do inconsciente. Jung (2008) ainda acrescenta que palavras como dinheiro, saúde, sociedade, casa, carro são empregadas partindo-se do pressuposto de que existe um significado comum, convencional, embora cada termo carregue, também, um sentido ligeiramente diferente para cada pessoa. Essas diferenças de sentido podem existir em função de experiências pessoais e diferenças sociais, religiosas, políticas e psicológicas. Muitos símbolos são de origem coletiva, sendo efetivamente representações coletivas (JUNG, 2008).

Apesar do longo processo evolutivo da humanidade, dos avanços da ciência e da tecnologia, Jung (2008) considera que elementos psíquicos antigos, chamados resíduos arcaicos, sobrevivem na mente humana desde tempos imemoriais. A linguagem simbólica evoca estes elementos. O autor chama os resíduos arcaicos de arquétipos, ou imagens primordiais, isto é, representações instintivas e coletivas, como a habilidade dos gansos em migrar ou a capacidade das formigas de se organizarem em sociedades. A energia dos arquétipos pode ser concentrada por meio de cerimônias e rituais, o que pode levar as pessoas a ações coletivas, movidas por mitos (JUNG, 2008).

Para Neto (2008), o mito pode contribuir para a organização do psiquismo, mediante processos de desenvolvimento do indivíduo e do grupo. Nos povos primitivos, os mitos são transmitidos pela força da tradição. No contexto da sociedade industrial, eles conservaram

suas características básicas, mesmo que os rituais tenham sido modificados ao longo do tempo, adaptando-se à complexidade da vida moderna.

No século XXI, a sociedade industrial e a civilização pós-moderna já não causam tanto desconforto como acontecia na época de Freud, quando esse pioneiro ainda se indagava sobre as consequências do mundo civilizado sobre a mente humana. O homem contemporâneo acredita que pode realizar aquilo que planeja, assim como pode traduzir suas ideias em ação e superar medos e superstições (JUNG, 2008). Entretanto, apesar de toda a sua racionalização, o homem atual não percebe que continua sujeito a forças simbólicas e mitológicas, assim como submetido a uma enorme coleção de neuroses, reforça Jung (2008).

Segundo este autor, para o homem racional os conteúdos simbólicos e mitológicos não se enquadram de forma precisa ao intelecto e à lógica. O ponto de vista racional enfrenta dificuldades para considerar fatos que não podem ser entendidos apropriadamente ou totalmente. Mitos antigos podem se tornar curiosidades de museu para o homem pós-moderno, rejeitados pelo racionalismo e pelo pragmatismo da época atual, mas podem continuar a evocar elementos importantes da estrutura mental e forças vitais na modelagem da sociedade (JUNG, 2008).

Neto (2008) considera o mito como uma ligação entre o inconsciente e o consciente que permite representar um encontro entre o imaginário e o real, o concreto e o abstrato, bem como entre o conhecimento e o não conhecimento.

Jung (2008) também afirma que o mundo parece ter sido saneado de todos os focos supersticiosos, como feitiços e seres bizarros que povoavam a imaginação primitiva. Julga-se que a linguagem está estruturada em conceitos e palavras racionais, livres dos embaraços primitivos e que o mundo foi purgado dos elementos irracionais e mitológicos. Entretanto, na visão de Jung, a mente do homem contemporâneo é formada por uma curiosa mistura de racionalidade com elementos adquiridos ao longo de uma evolução mental milenar. A convicção científica coexiste com as influências do inconsciente e do mundo onírico (JUNG, 2008).

A humanidade ainda está longe de entender plenamente o inconsciente e os arquétipos. Porém, é possível constatar o enorme impacto que os arquétipos produzem nos indivíduos, influenciando suas emoções, suas perspectivas éticas e mentais, assim como o relacionamento social e o funcionamento das estruturas organizacionais (FRANZ, 2008).

Franz (2008) define arquétipo como uma herança de padrões de comportamento emocional e intelectual. Para o autor, as fantasias simbólicas e os mitos são produtos dos arquétipos e estão presentes em todas as atividades humanas. O autor afirma que até mesmo os cientistas de cada época se apoiam em imagens arquetípicas e mitológicas para criação de novos conceitos.

Conforme Neto (2008), o estudo dos mitos na Administração pode servir para incorporar uma forma mais crítica de gestão e desenvolver novas visões para os fenômenos que ocorrem nas organizações, em busca de ferramentas para administrá-las melhor.

Ribeiro (2009) destaca a ênfase dada à dimensão simbólica no campo das estruturas organizacionais a partir do trabalho de Meyer e Rowan (1977). Para Ribeiro (2009), na sociedade pós-industrial, a estrutura formal das organizações reflete de forma mais sensível os mitos existentes no seu ambiente institucional que as próprias demandas presentes em suas atividades cotidianas. Carvalho et al. (1999) afirmam que a incorporação da dimensão simbólica amplia o conceito de ambiente e destaca a busca permanente por legitimidade institucional e aceitação da organização em seu ambiente de atuação. No próximo tópico, apresenta-se uma discussão acerca da incorporação da dimensão simbólica no estudo das organizações mediante visão de seis diferentes perspectivas teóricas sobre os campos organizacionais.

2.3 A incorporação da dimensão simbólica na análise organizacional

Conforme discutido anteriormente, para a abordagem institucional o indivíduo é um ator social que formula estratégias segundo percepções e interpretações socialmente compartilhadas. Como reforçam Machado-da-Silva e Fonseca (2010), esta abordagem compreende a organização como uma arena social, componente do sistema de relações de um determinado campo, em que os comportamentos são regidos por normas e regras sociais. Sob essa perspectiva, o ambiente é um setor social, um campo no qual organizações oferecem

produtos e serviços e definem regras de funcionamento e de merecimento de legitimidade ambiental (MACHADO-DA-SILVA; FONSECA, 2010).

Os autores vinculados à abordagem institucional observam as características dos contextos interno e externo no qual a atividade organizacional é desenvolvida e consideram a influência de fatores ambientais, como valores e crenças, assim como as regras socialmente instituídas. Conforme esta abordagem, é grande a importância dos conceitos de ambiente técnico e de ambiente institucional como aspectos relevantes da dimensão contextual, com destaque também para o conceito de imersão social, expressão utilizada por Machado-da-Silva (2010) para traduzir o termo *embeddedness*, que nomeia o conhecido artigo de autoria de Granovetter (1985).

Em seu artigo, Granovetter (1985) aborda a questão de como o comportamento organizacional e as transações são afetadas pelas relações sociais. O termo *embeddedness* considera o quanto a ação econômica está “*embedded*” de relações sociais. O autor nos leva a considerar a ação econômica no contexto de uma forte influência das relações sociais. Conforme Machado-da-Silva (2010), a visão de Granovetter (1985) é aceita pela abordagem institucional.

Powell (1990) oferece uma crítica aos conceitos de mercados e hierarquia desenvolvidos por Williamson² (1975, 1985). De acordo com Powell (1990), a concepção da Teoria dos Custos de Transação, proposta por Williamson (1975, 1985), negligencia o papel das relações sociais entre indivíduos de diferentes empresas na construção da vida econômica. Powell (1990) argumenta que mercados anônimos conformes ao modelo neoclássico são praticamente inexistentes e que as transações de todos os tipos ocorrem mediante conexões sociais. Assim, relações de negócios e relações sociais estão combinadas e constantemente se interconectam. Entidades empresariais e associações comerciais são citadas como exemplos dessas interconexões, assim como conselhos diretivos, dos quais participam executivos de diversas empresas. As relações sociais facilitam a solução de conflitos e contribuem para atenuar o oportunismo diante da necessidade de cada indivíduo de preservar sua reputação entre seus pares, assim como perante a importância da salvaguarda da reputação das empresas. Pode-se

² WILLIAMSON, F. **Markets and hierarchies: analysis and antitrust implications.** New York: Free Press, 1975.

_____. **The economic institutions of capitalism.** New York: Free Press, 1985.

dizer que *networks* estáveis possibilitam transações complexas que geram padrões de comportamento entre firmas (POWELL, 1990).

Ainda sob o ponto de vista da abordagem institucional, Machado-da-Silva e Fonseca (2010) consideram ser importante o exame de questões como os fatores regulativos, cognitivos e normativos das instituições, bem como a materialização da legitimidade ambiental e das demandas institucionais citadas nos estudos realizados por Meyer e Rowan (1977).

Conforme o conceito desenvolvido por Di Maggio e Powell (1983), a existência do componente relacional, assim como a presença de estruturas institucionais comuns em um determinado campo, caracterizam, como visto anteriormente, a tendência ao isomorfismo estrutural. A interação entre organizações, o aumento do volume de informações, a criação de estruturas de dominação, coalizão e sintonia de interesses de organizações envolvidas em empreendimentos comuns são, para Di Maggio e Powell (1983), as origens da tendência ao isomorfismo.

Machado-da-Silva, Guarido Filho e Rossoni (2010) fazem referência ao trabalho de Di Maggio e Powel (1983) para afirmar que o estudo do conceito de campo organizacional permite que se compreenda a relação entre agência e estrutura sob uma perspectiva mais interativa do processo de institucionalização, possibilitando a incorporação da dimensão simbólica na análise organizacional. Ainda conforme os autores, os campos organizacionais devem ser tratados como construtos que possuem significados para os atores envolvidos e que afetam não só as práticas organizacionais como também a própria representação do campo.

Di Maggio e Powell (1983) definem campo organizacional como o conjunto de organizações que compartilham sistemas de significados comuns e que interagem, constituindo uma área reconhecida da vida institucional. Nessa perspectiva, o campo é visto como a totalidade dos atores relevantes e, nessa visão, um campo corresponde a um complexo de organizações reagindo ao ambiente. As organizações representam estruturalmente suas relações e simultaneamente restringem as ações criadas em seus relacionamentos (DI MAGGIO; POWELL, 1983).

Para compreender melhor os conceitos da teoria institucional, podemos tentar observar seus construtos em um determinado campo organizacional. Partindo do conceito de Di Maggio e Powell (1983), Machado-da-Silva, Guarido Filho e Rossoni (2010) identificam e desenvolvem outras cinco diferentes perspectivas teóricas para os campos organizacionais, ilustradas pela tabela 1:

Tabela 1 - Perspectivas Teóricas sobre Campos Organizacionais

Perspectiva Teórica	Autores	Elementos-chave	Descrição
Campo como totalidade dos atores relevantes	Di Maggio; Powell	Significação e Relacionamento	Conjunto de organizações que compartilham sistemas de significados comuns e que interagem mais frequentemente entre si que com atores de fora do campo, constituindo, assim, uma área reconhecida da vida institucional.
Campo como arena funcionalmente específica	Scott; Meyer	Função Social	Conjunto de organizações similares e diferentes, porém interdependentes, operando numa arena funcionalmente específica, compreendida técnica e institucionalmente, em associação com seus parceiros de troca, fontes de financiamento e reguladores.
Campo como centro de diálogo e de discussão	Hoffman; Zietsma; Winn.	Debate por Interesse Temático	Conjunto de organizações, muitas vezes com propósitos díspares, que se reconhecem como participantes de um mesmo debate acerca de temáticas específicas, além daquelas preocupadas com a reprodução de práticas ou de arranjos institucionais relacionados à questão.
Campo como arena de poder e de conflito	Vieira; Carvalho; Misoczky	Dominação e Poder de Posição	Campo como resultado da disputa por sua dominação, numa dinâmica pautada pela (re)alocação de recursos de poder dos atores e pela sua posição relativa a outros atores.
Campo como esfera institucional de interesses em disputa	Fligstein; Swedberg; Jepperson.	Poder e Estruturas Cognitivas	Construções produzidas por organizações detentoras de poder que influenciam as regras de interação e de dependência do campo em função de seus interesses que, por sua vez, são reflexos da posição delas na estrutura social.

Campo de rede estruturada de relacionamentos	Powell; White; Owen-Smith	Articulação Estrutural	Conjunto formado por redes de relacionamentos usualmente integradas e entrelaçadas que emergem como ambientes estruturados e estruturantes para organizações e indivíduos, revelados a partir de estudos topológicos e de coesão estrutural.
--	---------------------------	------------------------	--

Fonte: Machado-da-Silva, Guarido Filho e Rossoni (2010).

Na segunda perspectiva, o campo organizacional é visto como uma arena funcionalmente específica, descrito como uma função social desempenhada por um conjunto de organizações interdependentes que operam numa arena técnica e institucionalmente delimitada, constituída pelos atores interessados e por agentes reguladores. Sob essa visão, os autores Scott e Meyer, citados por Machado-da-Silva Guarido Filho e Rossoni (2010), analisam organizações de uma mesma função, demarcando arbitrariamente os limites do campo (MACHADO-DA-SILVA; GUARIDO FILHO; ROSSONI, 2010).

Na terceira perspectiva teórica, o campo organizacional é estudado como centro de diálogo e discussão. Autores como Hoffman, Zietsma e Winn, mencionados por Machado-da-Silva, Guarido Filho e Rossoni (2010), concebem o campo organizacional como o conjunto de organizações que se reconhecem como integrantes de um mesmo debate relacionado a assuntos específicos, além das organizações diretamente envolvidas nos arranjos institucionais relacionados à questão específica. A estrutura do campo passa a ser organizada mediante o crescimento da interação e do intercâmbio de informações entre organizações participantes de uma mesma discussão acerca de um assunto específico (MACHADO-DA-SILVA; GUARIDO FILHO; ROSSONI, 2010).

A quarta perspectiva teórica, estudada por Machado-da-Silva, Guarido Filho e Rossoni (2010), apresenta o campo organizacional como resultado da disputa por posição e dominação de recursos, numa arena de poder e conflito. Dominação e poder de posição são elementos principais para esta perspectiva teórica, desenvolvida por autores como Vieira, Carvalho e Misoczky, citados por Machado-da-Silva, Guarido Filho e Rossoni (2010). Esta perspectiva assume que as organizações desenvolvem suas atividades num contexto social de lutas e de relações de dependência, definindo a estruturação do campo (MACHADO-DA-SILVA; GUARIDO FILHO; ROSSONI, 2010).

Na quinta perspectiva, Fligstein, Swedberg e Jepperson, mencionados por Machado-da-Silva, Guarido Filho e Rossoni (2010), entendem o campo organizacional como a esfera institucional de interesses em disputa. Os campos organizacionais se traduzem em construções produzidas por organizações que empregam o poder para influenciar as regras do campo em benefício dos seus interesses e da sua posição na estrutura social. O campo é construído por disputas entre os atores que possuem os recursos e atores dominantes garantem suas posições por meio da sua capacidade de influenciar as regras do campo (MACHADO-DA-SILVA; GUARIDO FILHO; ROSSONI, 2010).

Na sexta perspectiva teórica, o campo organizacional é visto como uma rede estruturada de relacionamentos. Para Powell (1983), White e Owen-Smith, citados por Machado-da-Silva, Guarido Filho e Rossoni (2010), o campo é formado pelo conjunto de *networks* entrelaçadas que formam ambientes articulados e estruturados por organizações e indivíduos (MACHADO-DA-SILVA; GUARIDO FILHO; ROSSONI, 2010).

A visão do campo como rede de relacionamentos resgata o papel dos atores e da sua condição de agência. Entretanto, o foco na dimensão relacional não deve excluir a dimensão simbólica. Machado-da-Silva, Guarido Filho e Rossoni (2010) ainda destacam que as diferentes alternativas conceituais mencionadas não são excludentes entre si. A combinação da dimensão simbólica do campo com os seus aspectos materiais define uma percepção de posição no campo, uma referência em relação aos demais atores, assim como parâmetros para a ação. Ao procurar estudar a ação coletiva, os autores apontam para a importância de se considerar materialmente as relações entre os atores do campo, bem como as categorias culturais, valores, crenças inseridas no contexto histórico.

Estrutura e agência são pressupostos mútuos no processo de estruturação do campo organizacional, que aglutina diversas dimensões de interação social. Recursos econômicos e de dominação não estão separados de outras dimensões como a legitimação e a significação. A compreensão do fenômeno dos campos organizacionais é relevante para o entendimento de processos de institucionalização, a criação de ordens simbólicas e padrões de comportamento social (MACHADO-DA-SILVA; GUARIDO FILHO; ROSSONI, 2010).

Rosa, Tureta e Paço-Cunha (2006) se referem à teoria do discurso desenvolvida por Bourdieu³ (1989) para evidenciar a dimensão simbólica da vida organizacional e destacar a possibilidade de o espaço organizacional funcionar como espaço de trocas simbólicas.

Conforme Rosa, Tureta e Paço-Cunha (2006), atualmente as organizações se tornaram um dos principais pontos de estruturação individual e social que produzem e consomem símbolos como forma de representar o mundo. Aspectos simbólicos influenciam a vida da organização e possibilitam a formação de uma comunidade de significados na qual os diversos atores disputam posições simbólicas.

Rosa, Tureta e Paço-Cunha (2006) destacam a existência do capital simbólico, traduzido em estilos de vida, julgamentos políticos, morais e estéticos que permitem criar e desenvolver estratégias individuais ou coletivas. Bourdieu⁴ (1989) apud Rosa, Tureta e Paço-Cunha (2006) aponta, ainda, que o capital simbólico pode se manifestar pela medida do prestígio que uma organização acumula em um determinado campo e que pode ser convertido em capital cultural ou econômico.

Ichikawa e Ichikawa (2006) apresentam o inconsciente estruturado como uma linguagem ao se referirem à obra de Lacan (1995). Conforme estes autores, as concepções de Lacan (1995)⁵ sobre o real, o imaginário e o simbólico colocam o discurso em posição central, com o papel de estruturar processos mentais individuais e coletivos no contexto social.

Phillips e Hardy (2002) destacam que o uso da análise do discurso em estudos organizacionais e gerenciais pode contribuir para o entendimento de como os processos de eficiência e racionalidade podem ser resultados de processos de construção social. A estruturação de campos institucionais e a formação de domínios organizacionais podem depender parcialmente de atividades discursivas. Mediante análise de textos organizacionais, combinando análise do discurso com a teoria institucional, é possível desenvolver pesquisas para entender como o mundo social passa a existir pela repetição de ações de comunicação e como a ação coletiva é gerada por meio da produção de significado.

³ BOURDIEU, P. **O Poder simbólico**. Lisboa: Difel, 1989.

⁴ BOURDIEU, P. **O Poder simbólico**. Lisboa: Difel, 1989.

⁵ LACAN, J. **Escritos**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1995.

Phillips e Hardy (2002) acreditam que a diversidade de novas formas organizacionais, assim como uma grande difusão de aplicações da tecnologia da informação, amplia a importância do conhecimento e do domínio de aspectos simbólicos na operação das organizações. No próximo capítulo, juntamente com a descrição da metodologia utilizada na pesquisa, apresenta-se uma fundamentação teórica para o emprego da análise do discurso em busca da identificação e da análise de mitos e racionalidades no âmbito do trem de passageiros da EFVM.

As manifestações discursivas registradas no âmbito do trem de passageiros da EFVM são apresentadas no capítulo quatro, que começa com uma breve contextualização da EFVM e do ambiente ferroviário brasileiro.

3 METODOLOGIA

Empregou-se nesta pesquisa exploratória a metodologia qualitativa, elegendo-se o método de análise do discurso como suporte para a tentativa de identificar mitos e racionalidades presentes nas organizações.

3.1 Tipo de pesquisa

A análise do discurso permite captar relações e estruturas do mundo material mediante a manifestação de pensamentos, sentimentos e crenças. Phillips e Hardy (2002) abordam a questão da análise do discurso no processo de investigação da construção social. O foco desta análise está nos processos pelos quais o mundo social é construído e mantido. Para os autores, os discursos produzem uma realidade social que é experimentada como sólida e real. Sem o discurso, não há realidade social. Sem o entendimento do discurso não se pode compreender os fatos sociais (PHILLIPS; HARDY, 2002).

Em termos gerais, os autores definem discurso como as práticas de falar e escrever e, mais especificamente, como um conjunto de textos inter-relacionados e suas práticas de produção, disseminação e recepção que dão vida aos objetos. Segundo Phillips e Hardy (2002), a análise do discurso deve explorar a relação entre o discurso e a realidade.

Brandão (1996) define discurso como toda atividade comunicativa produtora de sentidos que ocorre na interação entre interlocutores. Os transmissores e receptores são agentes situados num contexto histórico e social e carregam crenças, valores culturais e ideológicos. Estas crenças e ideologias são veiculadas nos discursos. Segundo a autora, não há discurso neutro, todo discurso produz sentidos que expressam as posições sociais, culturais e ideológicas dos sujeitos da linguagem.

Para Barthes (1978), linguagem, discurso e fala correspondem a unidades significativas que podem ser verbais ou visuais. Assim, para identificar e desvendar significados relacionados aos discursos, é preciso recorrer a processos interpretativos e à Semiologia. Na visão do autor, o termo Semiologia refere-se à ciência que estuda os signos. O signo, para Barthes (1978), é

uma correlação associativa que articula o significante e o significado, ou seja, une o objeto e a sua representação, mediante a atribuição de um sentido.

A Semiologia também pode ser aplicada tanto ao discurso quanto à análise de imagens (PENN, 2002). Assim, a Semiologia e a Análise do Discurso foram usadas para interpretar as falas dos protagonistas inseridos no ambiente organizacional do trem de passageiros da EFVM. A Semiologia é aplicada a diversos sistemas de signos, desde cardápios de restaurantes até aos produtos, publicidade, moda e aos contos de fada (PENN, 2002), podendo ser aplicada, também, aos sistemas de signos que operam nos ambientes organizacionais.

Conforme Alves, Gomes e Luiz de Souza (2006), toda produção de linguagem pode ser considerada discurso. Discursos criam corpo e são promulgados mediante a existência de uma grande variedade de textos. Os textos podem ser considerados como a unidade discursiva e como a manifestação material do discurso e podem assumir diversas formas, incluindo textos escritos, palavras faladas, imagens, símbolos e artefatos diversos. Além disso, os discursos não ocorrem no vácuo, eles emanam da interação entre grupos e de complexas estruturas sociais (PHILLIPS; HARDY, 2002).

Dessa forma, o entendimento do discurso precisa levar em conta o contexto no qual os discursos emergem. A abordagem de Phillips e Hardy (2002) para a análise do discurso procura conectar textos e discursos, localizando-os em um determinado contexto histórico e social em que determinados atores, além de práticas e relacionamentos específicos, caracterizam a situação a ser estudada.

A maior contribuição da análise do discurso é que ela se propõe a examinar como a linguagem constrói fenômenos e não apenas como ela reflete e revela a realidade. A análise do discurso entende o discurso como um elemento constitutivo do mundo social em que a realidade não pode ser separada do discurso. Desse modo, a análise do discurso tenta explorar as relações entre texto, discurso e contexto (PHILLIPS; HARDY, 2002).

Cabral (2005) realça que a análise do discurso tende a evidenciar que os relatos da realidade podem ser propositadamente construídos de um determinado modo, por um determinado sujeito. Por meio do estudo do funcionamento dos textos e da observação de sua articulação

com as formações ideológicas e simbólicas, a análise do discurso pode ajudar a desvendar a possibilidade de ocorrerem sentidos diversos em um mesmo discurso.

Phillips e Hardy (2002) destacam as principais razões para a utilização da análise do discurso no campo dos estudos organizacionais. Em primeiro lugar, a natureza móvel da organização e da administração é indicada por estes autores como um fator que tem contribuído para a crescente necessidade de desenvolver novas abordagens para os estudos organizacionais. Ao escrever sobre a diversificação dos estudos organizacionais, Burrell (2007) também destaca a natureza móvel dos empreendimentos, ou seja, as mudanças que ocorrem nas populações de organizações como um fator que pode afetar a teoria organizacional e demandar novas abordagens.

Cabral (2005) enfatiza o fato de que os estudos organizacionais e sua teorização têm sido marcados por diferenças nas orientações intelectuais dos autores que participam desse campo do conhecimento. Por sua pluralidade, complexidade e dinamicidade, o campo organizacional pode caracterizar-se como laboratório para a análise do discurso e ajudar a construir uma nova visão do mundo organizacional, desmistificando conceitos, como o da racionalidade e o da eficiência.

Os estudos organizacionais envolvem o conhecimento de indivíduos e sociedades tanto quanto de organizações. Sendo assim, as questões envolvidas na análise do discurso são pertinentes a um grande número de disciplinas, mas podem também apresentar características organizacionais.

Nos últimos 30 anos, vem ganhando aceitação crescente a ideia de que a linguagem é muito mais que um reflexo da realidade, sendo, na verdade, um elemento constitutivo da realidade social. A ideia de que as organizações são socialmente construídas e existem primeiramente na linguagem vem ganhando ampla aceitação. Como resultado, pesquisadores cada vez mais buscam maneiras de examinar esse processo. A análise do discurso vê a linguagem como um elemento constitutivo e construtivo da realidade social e organizacional, ao invés de apenas reflexivo e representativo (PHILLIPS; HARDY, 2002).

Mudanças sociais amplas levaram a novos tópicos de estudo e à consideração de dimensões ampliadas das organizações e dos aspectos administrativos, tendo em conta fatores

emocionais e simbólicos que podem ser estudados por meio da análise do discurso. Esse tipo de análise pode oferecer meios para analisar a dinâmica da construção social e para compreender novos tópicos de estudos ou mesmo para reavaliar antigos pontos de vista.

Outro motivo para a utilização da análise do discurso apontado pelos autores é a revitalização dos estudos gerenciais críticos. Influenciados por tradições marxistas, assim como por leituras radicais de Max Weber e também pelo trabalho de Michel Foucault, pesquisadores que adotam visões críticas consideram a conexão entre poder e significado e estão interessados no processo de construção social que é praticado conforme as vantagens de alguns participantes e à custa de outros. A importância da análise do discurso cresce na medida em que aumenta a necessidade de pluralismo no âmbito das Ciências Sociais. Muitos pesquisadores começam a acreditar que as abordagens tradicionais são limitantes e repetitivas. Os autores consideram que a análise do discurso é uma importante contribuição para o crescimento da diversidade nas pesquisas ao incorporar a linguística e revigorar as teorias organizacionais críticas. Com o intuito de demonstrar as duas principais dimensões da análise do discurso, Phillips e Hardy (2002) desenvolveram uma estrutura, representada pela figura 1:

Figura 1 - Abordagens distintas em análise do discurso



Fonte: Phillips; Hardy (2002).

A primeira dimensão se refere à importância da relação entre texto e contexto. A segunda dimensão trata do foco da pesquisa, se o foco está na dinâmica do poder, caracterizando estudos mais críticos, ou se o foco está em estudos que focam mais o processo de construção social, que são estudos mais construtivistas.

A figura combina as duas dimensões ao mostrar no eixo vertical o *continuum* entre texto e contexto. A amplitude do contexto social a ser considerado depende dos interesses e motivações do pesquisador.

O eixo horizontal reflete a escolha entre abordagens mais construtivistas que focam o processo de construção social em oposição a abordagens mais críticas, que focam nas dinâmicas do poder e da ideologia. As dimensões apresentadas na figura, tanto no eixo vertical quanto no horizontal, estão colocadas em um *continuum* e não representam uma dicotomia. Combinando os dois eixos da figura, são demonstradas as quatro principais perspectivas metodológicas que podem ser usadas em estudos empíricos de análise do discurso: a análise linguística social, o estruturalismo interpretativo, a análise crítica do discurso e a análise linguística crítica (PHILLIPS; HARDY, 2002).

Segundo Phillips e Hardy (2002), a análise linguística social é construtivista e baseada no texto. Os pesquisadores se focam em textos individuais, procurando desenvolver uma leitura profunda, considerando pouco o contexto em que os textos ocorrem e pouco explorando a dinâmica de poder na qual estão inseridos. O estruturalismo interpretativo foca suas análises no contexto social e nos discursos que lhe dão suporte. Na visão dos autores, os pesquisadores são construtivistas e estão preocupados em entender como os contextos discursivos tomam forma e ganham vida, mas sem uma grande preocupação com a questão do poder.

A análise crítica do discurso prioriza o papel da atividade discursiva na construção e na sustentação de relações desiguais de poder, ao procurar explicar como a dominação é promulgada, reproduzida e legitimada pelo discurso dos grupos e instituições dominantes. A análise crítica do discurso está focada no contexto desigual em que o discurso resulta em vantagens e desvantagens para os atores envolvidos. Além disso, a análise linguística crítica está focalizada em textos individuais, assim como a análise linguística social, mas com um forte interesse nas dinâmicas de poder que o cercam. Nesse sentido, está sintonizada com a

análise crítica do discurso, mas com enfoque no exame de exemplos individuais de texto, com o objetivo de entender como as estruturas de dominação estão presentes no texto (PHILLIPS; HARDY, 2002).

Os autores consideram importante destacar que as dimensões são contínuas e não simplesmente categorias ou dicotomias. Os extremos do modelo são tipos ideais, no sentido weberiano. As pesquisas não precisam necessariamente se enquadrar em nenhuma categoria particular.

Phillips e Hardy (2002) destacam, ainda, que o uso da análise do discurso em estudos organizacionais e gerenciais pode contribuir para o entendimento de como os processos de eficiência e racionalidade podem ser resultados de processos de construção social. A estruturação de campos institucionais (DI MAGGIO; POWELL, 1983) e a formação de domínios organizacionais podem depender parcialmente de atividades discursivas. Mediante a análise de textos organizacionais, combinando análise do discurso com a teoria institucional, é possível desenvolver pesquisas para entender como o mundo social passa a existir pela repetição de ações de comunicação e como a ação coletiva é gerada por meio da produção de significado.

Conforme Jones (1996), linguagem e simbolização podem ser usadas para entender os valores organizacionais. O comportamento das pessoas no contexto organizacional está relacionado a valores, à maneira de fazer as coisas e aparecem nas suas narrativas (JONES, 1996).

Ao analisar os discursos, aspectos históricos, sociais, culturais, ideológicos que interagem na produção do discurso merecem ser considerados. Os interlocutores, o lugar de onde falam, a imagem que fazem de si, do outro e do assunto de que estão tratando. Todos esses aspectos devem ser levados em conta quando se procura entender o sentido de um discurso (BRANDÃO, 1996).

Compreender a produção de linguagem fazendo sentido, enquanto trabalho simbólico (FISCHER, 2001), é necessário para que se possa realizar estudos sobre o discurso no contexto organizacional. Procurou-se, assim, analisar os discursos dos passageiros e gestores

da EFVM para tentar verificar a relação entre o simbólico e a racionalidade econômica no processo de legitimação do trem de passageiros da EFVM.

3.2 Estratégia de pesquisa

Foi realizada uma pesquisa bibliográfica para a fundamentação teórica do trabalho mediante investigação sobre a teoria institucional, assim como a leitura de textos sobre outras teorias organizacionais. Autores como Meyer e Rowan (1977), que abordam a questão dos mitos e cerimônias nas organizações, assim como Granovetter (1985), que aborda o tema dos mercados idealizados e ainda Di Maggio e Powell (1983), que estudam a racionalidade nos campos organizacionais, foram analisados.

Com o objetivo de observar aspectos de valor simbólico que podem estar presentes nas organizações, autores de outras áreas de estudo, como a Sociologia, a Psicologia, a Semiologia e a História também foram consultados, bem como autores que escrevem especificamente sobre a atividade ferroviária. Nesses campos de estudo, Freud (1976) e Jung (2008) foram citados para discussão dos mitos sob o ponto de vista da Psicanálise, enquanto Barthes (1978) foi mencionado para apresentação da visão semiológica da mitologia moderna. Phillips e Hardy (2002), Brandão (2006), Ichikawa e Ichikawa (2006) são autores que foram consultados para tentar melhorar o entendimento da análise do discurso e para a construção de fundamentos visando interpretar os discursos manifestos no processo de legitimação do trem de passageiros da EFVM.

Considerando o *continuum* descrito por Phillips e Hardy (2002), procurou-se desenvolver uma abordagem que partisse do estruturalismo interpretativista e se desenvolvesse ao procurar caminhos mais críticos. Assumiu-se que o estudo sobre mitos e racionalidades poderia ser realizado pela análise de discursos gerados por passageiros, operadores e gestores da EFVM. No ambiente organizacional, tais posições podem implicar diferentes percepções e falas.

Com a finalidade de identificar e estudar manifestações discursivas relacionadas a mitos e racionalidades no contexto organizacional, dividiu-se a pesquisa em cinco etapas:

1. Identificação da unidade de análise (único trem de passageiros em operação regular no Brasil);
2. Identificação dos atores envolvidos, definidos como passageiros, operadores e gestores da ferrovia;
3. Coleta de dados e realização das entrevistas;
4. Transcrição dos depoimentos;
5. Análise dos discursos de cada grupo de atores envolvidos.

A primeira etapa da investigação identificou uma organização tradicional que opera no setor ferroviário e realiza transporte regular de passageiros. Após a identificação da unidade de análise, providenciou-se um contato institucional entre a Universidade FUMEC e a Vale, empresa controladora da EFVM. O contato inicial teve como objetivo explicar a pesquisa e obter autorização para a condução dos trabalhos.

Após o fornecimento de algumas informações adicionais, a Vale aprovou a realização do estudo, permitindo a realização de entrevistas com passageiros e operadores durante a viagem de trem e agendando as entrevistas com os gestores da EFVM, realizadas nas instalações da empresa em Vitória.

Foram elaborados dois roteiros de entrevistas, um para os passageiros e outro para operadores e gestores. Os roteiros foram elaborados visando identificar manifestações racionais e simbólicas, mediante perguntas semiestruturadas, focadas nos objetivos específicos da pesquisa. Para qualificação dos depoentes foi preparada uma ficha de entrevistas. Os roteiros de entrevistas e as fichas de entrevistas estão inseridos nos apêndices deste trabalho.

A metodologia usada para a análise foi a leitura minuciosa dos discursos produzidos para compreensão do material. Em seguida, foram selecionados os trechos mais relevantes e separados conforme as categorias criadas para apresentação dos resultados.

Os discursos registrados foram confrontados com a literatura pesquisada com a finalidade de fundamentar a interpretação das manifestações ligadas à racionalidade e aos aspectos simbólicos envolvidos na atividade organizacional.

3.3 Unidade de análise

O setor organizacional ferroviário brasileiro foi usado como um ambiente para a realização da pesquisa. A manutenção do transporte de passageiros pela EFVM pode se destacar diante do cenário de decadência do transporte ferroviário de passageiros no Brasil. Nesse contexto, e devido à sua característica de ser o único trem regular de passageiros em operação no Brasil, decidiu-se escolher o trem de passageiros da EFVM como cenário para a aplicação de conceitos da teoria institucional e investigar aspectos simbólicos presentes nas atividades organizacionais.

Como parte do trabalho de pesquisa, buscou-se conhecer melhor a própria EFVM. Uma contextualização do setor ferroviário brasileiro e da EFVM é apresentada na abertura do próximo capítulo, antecedendo a análise das manifestações discursivas.

3.4 Coleta de dados

O trabalho de campo foi realizado mediante realização de entrevistas semiestruturadas, sendo os entrevistados divididos em três categorias:

- a- Usuários do trem de passageiros, entrevistados durante a viagem no trem de passageiros da EFVM;
- b- Gestores da EFVM, entrevistados nas instalações da EFVM em Vitória – ES;
- c- Operadores da EFVM, entrevistados durante o trajeto Belo Horizonte - Vitória.

Para a coleta de dados foi realizada uma viagem no trem de passageiros da EFVM. Percorreu-se todo o trajeto de Belo Horizonte até Vitória, no dia 15 de agosto de 2011. A Vale se encarregou de providenciar passagens de cortesia para a viagem e hospedagem em Vitória para os dois pesquisadores. Durante as 13 horas do percurso, foram entrevistados 14 passageiros e oito funcionários envolvidos na operação da EFVM. No dia seguinte, nos escritórios da Vale, em Vitória, foram entrevistados três gestores da ferrovia, conforme agendamento previamente realizado por intermédio de contatos institucionais entre a Universidade FUMEC e a Vale (tabela 2). As entrevistas foram gravadas e assegurou-se o

anonimato aos entrevistados. Durante a viagem, foram feitos também alguns registros fotográficos que aparecem no próximo capítulo.

Tabela 2 – Relação de entrevistados

Categoria	Qte. entrevistados
Passageiros	14
Operadores	5
Gestores	3
Total	22

Fonte: Dados da pesquisa, 2011.

Para captar a variedade e riqueza dos discursos, optou-se por questões abertas, elaboradas para incentivar as manifestações discursivas relacionadas à finalidade da pesquisa. A fase de tratamento de dados englobou a transcrição dos depoimentos e a análise discursiva dos discursos produzidos. Fragmentos de discursos foram selecionados conforme a proximidade com a racionalidade ou com dimensões simbólicas, a partir das seguintes categorias selecionadas:

- a- Segurança;
- b- Operação do trem e preço das passagens;
- c- Atuação da Vale nas comunidades;
- d- Mitos.

A análise dos discursos foi operacionalizada mediante a leitura dos textos e a análise propriamente dita. No primeiro momento, cada texto foi lido detalhadamente. Em seguida, identificaram-se categorias presentes nos conteúdos registrados, a fim de dar início ao processo de análise. Brandão (1996) menciona a importância de se buscar os sentidos implícitos, subentendidos nos discursos. Buscou-se identificar metáforas e conectar as manifestações discursivas a possíveis manifestações simbólicas ou a expressões de racionalidade, assim como se tentou relacionar as manifestações discursivas à teoria estudada.

O próximo capítulo apresenta a análise discursiva do material coletado, para tentar entender a relação entre o processo de institucionalização de mitos e a racionalidade econômica no ambiente organizacional do trem de passageiros da EFVM. O capítulo começa com uma breve contextualização do setor ferroviário brasileiro e da EFVM.

A privatização da RFFSA criou oportunidades para o nascimento de novas organizações, tendo em vista o desaparecimento da maior organização do nicho. A transferência das malhas da RFFSA teve início em 1996, com novas permissões para o transporte de carga, divisão da rede em seis malhas autônomas e concessão dos serviços de transporte por 30 anos (BRAGA, 2009).

Conforme Braga (2009), ao final da primeira década do século XXI, o transporte ferroviário brasileiro está operando com total prioridade para o transporte de carga. Além disso, a extensão total da malha ferroviária está estagnada há mais de 50 anos. A rede brasileira de trens regulares de passageiros ficou reduzida a dois ou três empreendimentos (BRAGA, 2009).

Do transporte de passageiros, modalidade praticamente extinta, permanecem apenas os trens turísticos e culturais e duas linhas regulares, a EFVM e a Ferrovia de Carajás, operadas pela mineradora Vale S.A. No nicho dos trens turísticos culturais, destaca-se o crescimento no número de criações de novos empreendimentos. Segundo dados da Associação Brasileira de Operadores de Trens Turísticos e Culturais (ABOTTC), são 21 operações, 18 trens e três bondes em operação atualmente no Brasil (ABOTTC, 2009; NEVES, 2009).

Nesse contexto, operam organizações com idades e características diversas, desde o Trem do Corcovado, inaugurado, em 1884, pelo Imperador D. Pedro II, passando pela complexa operação de algumas composições históricas puxadas por locomotivas a vapor até a recente chegada do Trem do Pantanal, inaugurado, em maio de 2009, pelo Presidente Luiz Inácio Lula da Silva (ARRUDA FILHO, 2009).

A manutenção do trem de passageiros da EFVM pode ser destacada diante do cenário de decadência do transporte ferroviário de passageiros no Brasil. Nesse contexto, e devido a seu caráter único, o trem de passageiros da EFVM pode ser usado como cenário para este estudo de aplicação dos conceitos da teoria institucional.

O trem de passageiros da EFVM é o único que realiza viagens diárias e de longa distância no Brasil. Passando por cidades históricas, às margens do Rio Piracicaba e do Rio Doce, em Minas Gerais, ele chega até Vitória, no Espírito Santo. A viagem de 664 quilômetros entre

Belo Horizonte e Vitória tem duração de 13 horas, aproximadamente (VALE, 2011) e pode ser feita com propósitos turísticos ou adotada como meio de transporte por moradores de cidades próximas, que utilizam o trem como transporte regular há mais de um século. O trem de passageiros da EFVM contribui para integrar e desenvolver comunidades. Em 2010, mais de um milhão de pessoas foram transportadas nos trens da EFVM (VALE, 2011). Durante a passagem do Trem de Passageiros, a EFVM precisa se organizar para que ele possa trafegar pelos mesmos trilhos densamente ocupados pelos trens de carga.

Figura 3 – Vista do interior do trem de passageiros da EFVM



Fonte: Dados da pesquisa, 2011.

A Estrada de Ferro Vitória a Minas começou a sua operação em 1904, com materiais e equipamentos importados da Europa, com objetivo de ligar o Porto de Vitória à cidade mineira de Diamantina. Desde a sua inauguração, a EFVM atravessou períodos de intenso crescimento, intercalados por momentos de crise e mudanças no controle da empresa, até ser incorporada, em 1942, pela então Companhia Vale do Rio Doce, hoje denominada Vale (COELHO; SETTI, 2000).

Inicialmente operando 50 km de linhas, a EFVM foi sendo construída ao longo dos anos, com o sacrifício de operários atacados pela malária e outras doenças tropicais. Desde esse tempo,

em que cada viagem era uma verdadeira epopeia, quando os descarrilamentos eram frequentes e cada rampa era um novo desafio a ser vencido por locomotivas movidas a vapor e equipamentos inadequados, até os dias atuais, em que conta com recursos e moderna tecnologia, a EFVM vem demonstrando sua importância estratégica para o Brasil (COELHO; SETTI, 2000), assim como vem contribuindo para o abastecimento do mercado internacional de minério de ferro.

Desde 1947, quando chegaram as primeiras locomotivas diesel elétricas, e desde a década de 1950, quando passou por reformas administrativas sob o comando da Vale S.A., a EFVM vem acompanhando a evolução da história econômica do Brasil. A empresa entrou numa nova fase a partir de 1997, com a privatização da Vale (COELHO; SETTI, 2000), assim como o mercado ferroviário como um todo, com a extinção e liquidação da RFFSA.

Em 1962, a EFVM ainda operava 31 locomotivas a vapor. Contava também com 47 locomotivas a diesel e 2.125 vagões. Oitenta carros de passageiros completavam o inventário do seu material rodante (COELHO; SETTI, 2000), numa operação que conciliava uma tecnologia do século dezenove com padrões de logísticos do século XX. Segundo Coelho e Setti (2000), somente no final da década de 1960 as locomotivas a vapor foram definitivamente aposentadas.

Neste mesmo ano de 1962, ainda de acordo com Coelho e Setti (2000), com a inauguração da Usiminas, em Ipatinga-MG, tem início uma nova era para a EFVM, com a possibilidade de transportar insumos siderúrgicos, especialmente o carvão mineral, de Vitória para Ipatinga, aproveitando os trens de minério que voltavam vazios para Itabira.

Além dos aspectos estratégicos e técnicos, a EFVM foi objeto de intensas negociações políticas, até a sua incorporação pela Vale S.A, em 1942. Diferentes grupos de empresários brasileiros e estrangeiros disputaram e exerceram o controle da empresa, apostando audaciosamente no desenvolvimento da exportação de minério de ferro. Artigos e editoriais publicados na imprensa, nacionalismo, investimentos internacionais, interesses estratégicos, pressões políticas, *lobby* e até mesmo os favores das mulheres mais caras dos bordéis de luxo do Rio e Janeiro foram usados para influenciar políticos e membros de comissões técnicas envolvidos em decisões relacionadas ao crescimento e ao controle da EFVM (COELHO; SETTI, 2000), contribuindo para reforçar a sua dimensão simbólica na cultura brasileira.

Em 1947, o tempo de viagem de Itabira até Vitória poderia chegar a 120 horas. Em 1950, este tempo dos trens de minério entre Itabira e Vitória caiu para 72 horas, o que significava uma velocidade média de 16 km/h. Desde 1945, a EFVM passou a operar com lucro (COELHO; SETTI, 2000).

Apesar do seu foco principal no transporte de carga, a EFVM opera o transporte de passageiros desde 1907 (VALE, 2011). Desde o início das operações ferroviárias no Brasil, o transporte de passageiros gera polêmica. Segundo o ponto de vista do empresário Percival Farquar, o transporte de passageiros atrapalha o transporte de minério. Conforme relatam Coelho e Setti (2000), Farquar foi um dos principais atores no processo de expansão ferroviária no Brasil na década de 1930 e disputava com a EFVM o direito aos lucros relativos ao transporte do minério ferro. Ele se recusava a fazer transporte de cargas de terceiros e também de passageiros (COELHO; SETTI, 2000).

O transporte de passageiros, responsável por uma pequena parcela da receita, foi inteiramente renovado em 1954, com a aquisição de locomotivas a diesel e carros metálicos, circulando, nessa época, com trens regulares entre Pedro Nolasco e Nova Era, assim como entre Pedro Nolasco e Governador Valadares e entre Valadares e Nova Era. Trens mistos também circulavam diariamente e as novas locomotivas a diesel chamavam a atenção por onde passavam, especialmente se estivessem puxando os novos carros de aço carbono (COELHO; SETTI, 2000).

Após a operação de transporte de minério de ferro haver passado por intenso período de crescimento, com modernização de equipamentos e também com a duplicação da linha, concluída em 1977, o serviço de passageiros passou por uma grande racionalização, com expressiva redução de trens e horários (COELHO; SETTI, 2000).

Ainda segundo Coelho e Setti (2000), no início da década de 1980, os trens de passageiros da EFVM passaram por novo processo de racionalização, sendo que, em 1983, foi suprimido o tradicional trem entre Belo Horizonte e Vitória. Os serviços de passageiros entre Governador Valadares e Itabira foram suprimidos em 1984.

Em 1994, atendendo a reivindicações da população, a EFVM reativou o trem de passageiros entre Belo Horizonte e Vitória, que voltou inteiramente remodelado pela introdução da classe executiva, carros dotados de serviço de bordo e ar condicionado.

Nesse contexto, a Estrada de Ferro Vitória a Minas é remanescente de uma estrutura extinta, pois pode ser considerada como o último exemplar do trem de passageiros operacional no Brasil, que sobrevive num nicho densamente ocupado pelo transporte de carga trafegando pelos mesmos trilhos. Em outras partes desse sistema, outros trens de carga e os trens turísticos e culturais ocupam territórios, geram, consomem e disputam legitimidade para garantir recursos.

Tendo em vista que a intensidade da competição é determinada pela densidade do nicho (BAUM, 2007), haverá sempre um limite para o número de organizações que o nicho ferroviário pode comportar, principalmente por estar dominado por grandes organizações de transporte de carga. Comensalismo e simbiose podem ser observados nesse contexto em que “a competição leva à criação de novas populações de organizações que satisfazem a papéis complementares, dos quais elas são dependentes, mas não competidoras com populações estabelecidas” (BAUM, 2007, p. 158).

Disputa por recursos no nicho, em que organizações maiores e mais estruturadas competem, liberam “recursos periféricos que, provavelmente, serão usados por membros menores e mais especializados de uma população” (BAUM, 2007, p. 146).

É possível construir uma linha de pensamento segundo a qual os trens regulares de passageiros e os trens turísticos culturais sobrevivem graças a recursos periféricos liberados pelas grandes organizações e que podem ser usados por empresas especialistas de menor porte. Esse processo, chamado de particionamento de recursos, implica que, em mercados com poucas empresas generalistas, as organizações especialistas podem obter e explorar recursos disponíveis sem se envolverem numa competição direta com as grandes empresas generalistas (BAUM; SHIPLOV, 2006). Tais recursos periféricos podem contribuir para a manutenção de empreendimentos socialmente legitimados de forma independente do atendimento imediato de objetivos técnicos e econômicos.

Entender o processo de legitimação do trem de passageiros da EFVM e verificar como se dá a relação entre o processo de institucionalização e o resultado operacional pode ser interessante para a aplicação prática dos conceitos da teoria institucional. Ao reconhecer a influência dos mitos, pode-se desenvolver elementos úteis para a formulação de estratégias pelos líderes organizacionais.

4.2 Manifestações discursivas de racionalidade e mitos sociais na EFVM

Conforme a visão de Tolbert e Zucker (2007), o campo entre a racionalidade e o mito pode ser representado por um espaço contínuo, no qual não existem fronteiras tangíveis nem facilmente identificáveis. O modelo proposto pelos autores não se opõe ao modelo do ator racional e permite a convivência entre o racionalismo e as propriedades simbólicas das estruturas formais.

As manifestações discursivas de gestores, operadores e passageiros foram apresentadas conforme essa linha de pensamento. Inicialmente foram comentadas as falas dos passageiros, gestores e operadores sobre segurança, operações e sobre o sentido financeiro da opção pelo transporte ferroviário, itens que podem se posicionar no extremo racional do campo. Essas categorias analíticas foram identificadas mediante a verificação de sua incidência recorrente nos textos, consistência e relevância das respostas, assim como as categorias seguintes, que são a atuação da Vale nas comunidades do entorno da via férrea e as manifestações simbólicas propriamente ditas.

A atuação da Vale nas comunidades, sujeitas a externalidades provenientes da operação, apresentam uma divergência entre usuários do trem e seus operadores e gestores. Passageiros percebem pouco os investimentos da Vale, enquanto gestores e operadores se referem a pesquisas que indicam grande reconhecimento da Vale pela população das comunidades do trajeto.

Em seguida será apresentada a análise dos discursos que remetem mais acentuadamente aos conteúdos simbólicos, tanto dos passageiros como dos gestores e operadores da EFVM. Esses textos podem se posicionar mais aproximadamente ao extremo oposto da racionalidade, no

campo em que ocorrem as tomadas de decisão, podendo fazer parte das dimensões dos mitos, dos costumes e dos conteúdos simbólicos.

4.3 Manifestações discursivas sobre a segurança do transporte ferroviário

A dimensão racional mais evidente nos discursos de passageiros, operadores e gestores foi a segurança proporcionada pelo transporte ferroviário. Destaca-se uma grande valorização das condições de segurança pelos passageiros, assim como um grande esforço da administração para assegurar a manutenção de um elevado padrão de segurança operacional.

4.3.1 Manifestações discursivas dos passageiros sobre a segurança

A viagem de trem é comparada a outros meios de transporte e, por meio destas falas, é possível constatar que há uma percepção muito intensa de que existe perigo na rodovia e de que o transporte ferroviário se destaca pelo baixo índice de acidentes.

No começo eu vinha de carro. Aí agora eu só venho de trem mesmo. Pra mim bem melhor, porque, igual eu falei, né, a estrada é muito perigosa (PASSAGEIRO 1).

Eu tenho quinze entradas na América. Eu tenho seis filhos na América, viajo direto pra lá. Tô acostumada com esse trem e avião. Eu tenho muito medo de ônibus, que tem muito acidente na estrada [...]. Viajar de ônibus e carro próprio é muito perigo, e esse trem não tem acidente, é uma coisa muito de segurança (PASSAGEIRO 3).

A vantagem que eu vejo primeiro é pela segurança, em termos de índice de acidente, pra mim é o transporte que menos apresenta índice de acidente [...]. É, então, em termos de segurança, eu acho que é um destaque (PASSAGEIRO 6).

Eu acho mais seguro. Trem pra mim é mais seguro (PASSAGEIRO 7).

O medo da rodovia, conforme aparece nas manifestações discursivas, tem fundamento racional. A BR 262, que liga Belo Horizonte a Vitória, fazendo trajeto semelhante ao da EFVM, é conhecida como a rodovia da morte por apresentar elevados índices de acidentes, com expressivo número de feridos e mortos. As tragédias ocorrem quase diariamente e são noticiadas pela imprensa (UAI, 2011). O medo da rodovia da morte reforça a opção pelo

transporte ferroviário, numa decisão racional que pode ser percebida nas manifestações discursivas dos passageiros, como as que se apresentam abaixo:

Você ir de carro rapaz, não tem segurança nenhuma (PASSAGEIRO 9).

Eu tenho muito medo da estrada, tenho muito medo da estrada e aqui [...] eu não tenho medo, quer dizer, vou tranquila, sabendo que se Deus quiser eu vou e volto, né, e chego em casa (PASSAGEIRO 8).

Uma das vantagens que você tem com esse transporte é segurança. A segurança em todos os sentidos (PASSAGEIRO 12).

O que tem de diferente é a questão da segurança, que é muito boa, né. Você viaja tranquilo (PASSAGEIRO 13).

A viagem que eu nunca ouvi falar de acidente é a viagem de trem (PASSAGEIRO 11).

As expectativas dos passageiros em relação à segurança, explicitadas em seus discursos, estão sintonizadas com as manifestações discursivas de operadores e gestores da ferrovia, conforme se evidencia nos discursos transcritos no tópico seguinte.

4.3.2 Manifestações discursivas dos gestores e operadores sobre segurança

A dimensão segurança se destaca também no conteúdo racional das falas de gestores e operadores da ferrovia, que trabalham para fazerem do transporte ferroviário a forma mais segura para uma pessoa viajar, principalmente se comparado com o transporte rodoviário.

Acho que principalmente a segurança. A grande distinção é a segurança que ele trás. [...] Quer dizer, o histórico de acidentes rodoviários é muito grande. E o trem é um meio de transporte muito seguro (OPERADOR 4).

Eu diria que o que mais atrai, o que mais agrega em termos de qualidade é a questão da segurança, primeiro, que as nossas rodovias são muito mais perigosas, mas nunca teve um acidente com o trem de passageiros, então a questão segurança, é sempre ressaltada pelos usuários (GESTOR 1).

As normas e regulamentos são mencionados nos discursos dos gestores e operadores como manifestações racionais que definem procedimentos de segurança para o transporte de passageiros, assim como para o transporte de minério e carga geral da EFVM, que é considerada por gestores e operadores como uma das ferrovias mais produtivas e seguras no

mundo. Tais normas e regulamentos se apresentam em conformidade com a essência da organização burocrática que, segundo Meyer e Rowan (1977), pode ser identificada nas características racionais e impessoais. A necessidade de prover a segurança operacional requer o emprego da racionalidade, que pode ser considerada como o caminho mais efetivo para coordenar e controlar atividades complexas, mediante a padronização de processos e o controle exercido pelas camadas gerenciais (PUGH; HICKSON, 2004).

Tais dimensões racionais vinculadas à operação podem ser observadas nas manifestações discursivas relacionadas à segurança da operação do trem de passageiros, assim como nas falas sobre a manutenção dos equipamentos:

A manutenção é feita dentro de critérios técnicos de preocupação especial com segurança. E por esse motivo o transporte ferroviário é o mais seguro (GESTOR 1).

Eu tenho uma equipe de manutenção do trem que também tem uma grande responsabilidade de deixar o trem preparado pra viajar no dia seguinte com total segurança, sem nenhum defeito, sem nenhum problema, sem nada que possa colocar em risco. Essa equipe trabalha a noite, e trabalha de dia. Tem uma supervisão a noite, como você falou, o trem chega, vai para uma inspeção, dali os técnicos separam os carros de passageiros que podem rodar no dia seguinte com segurança, separam aqueles em que é necessário fazer uma manutenção mais detalhada pro pessoal do dia fazer com mais tempo, a equipe é maior, e faz alguns reparos também naqueles carros que dá pra rodar. É lógico que tem que ter gente muito experiente a noite pra fazer a inspeção, pra gente ter certeza do que está entregando para o nosso cliente no dia seguinte (GESTOR 2).

O trem de passageiros tem sempre prioridade e a operação da ferrovia é programada, conforme esta prioridade, para garantir o seu principal ativo, que é a segurança, tanto do ponto de vista operacional quanto no que diz respeito às normas e regulamentos, como, por exemplo, a regra que proibiu a fritura e não permite mais fogão a gás no carro restaurante, assim como a solicitação para que crianças não transitem desacompanhadas pelo trem, conforme evidenciado pelos discursos transcritos abaixo:

Porque é uma operação muito peculiar, muito complexa. Você produz alimentos dentro de um trem, com chapas elétricas. Retirou a questão da fritura, não permite mais fogão a gás, por exemplo, por uma questão de segurança. Então tem um processo produtivo bastante complexo (GESTOR 1)

É não deixar que as crianças viagem sozinhas sem uma autorização, coisas desse tipo que a gente acha que é do conhecimento de toda a população, mas a gente as vezes se depara com surpresas do tipo, as pessoas ainda não conhecem exatamente quais são as regras (GESTOR 2).

Na visão dos gestores e operadores, todas as áreas de gestão, operação e manutenção estão envolvidas na prevenção de acidentes, na adequação das normas regulamentadoras, no atendimento à legislação e nas iniciativas próprias da companhia pra tornar a ferrovia um ambiente mais seguro. Conforme abordado por Machado-Silva e Fonseca (2010), os indivíduos utilizam a racionalidade para a formulação de estratégias conforme a avaliação das circunstâncias ambientais, visando obter os melhores resultados possíveis. A organização é concebida como um sistema racional que visa à produção. Seguindo essa linha racional, que busca promover a segurança, a ferrovia é operada priorizando o trem de passageiros:

Quem pensa no minério olha pro trem de passageiro, quem pensa carga geral também, porque é... por questões de segurança operacional, a gente para pro trem de passageiro passar. Então, a gente fica o dia inteiro olhando no painel onde estão os trens de passageiro, prevendo, daqui tantas horas ele vai chegar, daqui tantas horas eu não vou poder mais mexer com esse minério, eu não vou poder mais mexer com aquele trem de carga, não vou poder entrar na Usiminas, não vou poder fazer mais isso, aquilo, e ele de certa maneira, ele regula a rotina diária, da operação (GESTOR 3).

Sob esse enfoque, gestores e operadores manifestam em seus discursos que a movimentação do trem de passageiros não traz incômodo, não atrapalha a operação da ferrovia, pois o trem de passageiros também faz parte do negócio:

Ele é o nosso negócio, também. É um negócio totalmente nobre, totalmente diferente. O transporte de pessoas é indiscutivelmente prioritário na questão de segurança operacional. A gente, eu não conheço nenhuma notícia de acidente grave envolvendo o trem de passageiros e nós temos isso da maneira... Quase que o ar que a gente respira, não comprometa a segurança do trem. Comprometa qualquer coisa, menos a segurança do passageiro (GESTOR 3).

A preocupação racional com a segurança é reforçada constantemente nas manifestações discursivas dos gestores e operadores, que demonstram, ainda, preocupações com a falta de estrutura pública para atender 800 pessoas, média de passageiros no trem, em caso de acidente. Já um acidente com algum trem de carga acarretaria apenas perdas materiais.

Uma composição de carga é conduzida apenas por um só maquinista, a velocidade dela é baixa e a chance de haver algum dano à pessoa do maquinista é pequena. Já o trem de passageiro, ele é muito frágil, comparado, levando em consideração o conteúdo dele. Um acidente com ele seria uma coisa terrível, por isso a gente não mede esforço pra que isso não aconteça (GESTOR 3).

O assunto que a gente mais fala na estrada de ferro é segurança. O dia nosso começa com segurança, do operário ao diretor executivo. É o primeiro assunto, é a primeira reunião, é a rotina. O dia começa todo mundo prestando contas... Quais foram as anomalias do dia anterior, anomalias de segurança e o que tá planejado prá fazer hoje. Então essa é uma tranquilidade que a gente tem aqui (GESTOR 3).

Acima da questão econômica ou do conforto, a segurança se destaca na dimensão racional que aparece nas falas dos gestores e operadores do trem de passageiros da EFVM. As manifestações discursivas parecem refletir comportamentos altamente institucionalizados, que visam garantir a segurança operacional diante da responsabilidade de transportar mais de um milhão de passageiros por ano em linhas densamente ocupadas por trens de minério de ferro e carga.

As manifestações discursivas ligadas à racionalidade econômica, seja por critérios de segurança ou por razões de natureza financeira, podem ser identificadas na objetividade com que se manifestam os discursos. A racionalidade econômica também se expressa por intermédio das falas sobre os procedimentos operacionais, o preço das passagens e os serviços que são prestados. São apresentadas, a seguir, as manifestações discursivas de passageiros, gestores e operadores relacionadas aos serviços de operação do trem e ao preço das passagens.

4.4 Manifestações discursivas sobre a operação do trem e o preço das passagens

Além da dimensão segurança, localizada no extremo racional do espaço contínuo proposto por Tolbert e Zucker (2007), a operação do trem e o preço das passagens se enquadram no escopo da racionalidade econômica. Entretanto, em relação a algumas dessas manifestações, percebe-se a possibilidade de afastamento do extremo da racionalidade, seja por falta de informação ou pela introdução de influências ligadas aos costumes ou a decisões menos conscientes, conforme aparecem nas manifestações discursivas do passageiros, operadores e gestores da EFVM.

4.4.1 Manifestações discursivas dos passageiros sobre a operação do trem e o preço das passagens

Ainda no campo das manifestações discursivas ligadas à racionalidade, as falas dos passageiros relacionadas à operação do trem indicam que, além da segurança, o aspecto financeiro também pode ser apontado como um dos principais motivos para a opção pelo transporte ferroviário. Apesar de perceberem a tecnologia ultrapassada, os passageiros consideram os serviços de boa qualidade, concentrando as reclamações naquilo que se relaciona à alimentação servida no trem. Devido à longa duração da viagem, a alimentação passa a ter grande relevância para os passageiros, que não podem descer durante a viagem. De acordo com alguns usuários, os aspectos financeiros justificam a opção pelo trem e são mencionados nas falas dos passageiros:

Ah, muito barato, que eu pago só meia. É, porque eu sou aposentada. Sou viúva, aposentada, aí eu pago só meia (PASSAGEIRO 3).

Eu penso que é em termos de que muitas pessoas às vezes não tem condições, que as vezes uma passagem de ônibus é sempre mais cara. O trem é um meio de transporte mais econômico, né (PASSAGEIRO 7).

É mais barato (PASSAGEIRO 9).

Tem família aqui que tem 17 pessoas, tudo da mesma família. Imagina se forem 17 pessoas pagando ônibus, não dá (PASSAGEIRO 10).

Então... eu sou da época das últimas viagens, que a relação do custo da passagem do trem em relação ao ônibus era bem inferior. Hoje as duas se equivalem mais. É... mais eu acho um preço justo (PASSAGEIRO 6).

À primeira vista, a opção pelo trem pode ser notada como uma decisão racional, mas é possível verificar que a relação percebida entre os preços das passagens e o transporte rodoviário nem sempre é clara, o que pode indicar uma decisão baseada mais no costume que na economia, como é evidenciado nas manifestações discursivas apresentadas a seguir:

Eu me lembro que da última vez que eu viajei de ônibus eu devo ter gastado uns R\$ 60,00 mais ou menos. No trem, o executivo é R\$ 53,00 (PASSAGEIRO 5).

O ônibus tá 60 reais uma passagem e no trem se uma pessoa paga uma passagem inteira acho que é 36, 37, num sei. Agora eu pago meia, aí... [...] Quando eu peço a passagem no ônibus [...] aí se eu pedir a passagem com antecedência de 15 a 20 dias, eu ganho ela de graça, [...], agora, se eu for lá e pedir pra manhã ou depois, eu pago a metade. Agora, aqui no trem, pra mim ganhar a passagem de graça, só com 60

dias. Aí eu prefiro chegar lá e pagar metade, porque num é muito caro. Aí uma passagem inteira, de uma pessoa, pra mim da pra ir e voltar. Uma pessoa assim, que não tem a idade que eu tenho, né. Eu já tenho 60 anos, sou aposentada. E aí, pagando a metade é uma passagem que uma pessoa gasta pra vir, pra mim da pra ir e voltar (PASSAGEIRO 11).

Eu pago só a metade, num pago tudo, por causa da idade, entendeu (PASSAGEIRO 8).

Percebe-se que pode existir alguma confusão entre os preços das passagens e condições especiais de descontos que existem para determinadas categorias de indivíduos, como aposentados e pessoas idosas e que não são exclusivos do transporte ferroviário. A tabela 3 compara preços entre passagens de trem, ônibus, avião e a duração da viagem de cada um desses meios de transporte.

Tabela 3 - Comparação entre os preços das passagens de trem, ônibus e avião

Comparação entre os preços das passagens de trem, ônibus e avião		
Meio de transporte	Preço passagem	Duração da viagem
Ônibus comum	R\$ 82,44	8h 40 min.
Ônibus leito	R\$ 130,88	8h 40 min.
Trem classe executiva	R\$ 82,00	13 horas
Trem classe econômica	R\$ 54,00	13 horas
Passagem aérea, menor preço encontrado	R\$ 119,00	1 hora

Fonte: Dados da pesquisa, 2011.

Observa-se que a diferença no trecho Belo Horizonte -Vitória na classe executiva é de apenas 44 centavos a mais, se o passageiro optar pelo ônibus, para um aumento de 4h e 20 minutos no tempo necessário para o trajeto de trem. Os discursos sobre os gastos totais com a viagem podem ser analisados sob o prisma da racionalidade econômica. Isso indica que a opção pelo trem talvez não seja assim tão vantajosa, ao serem considerados os gastos totais, que incluem as despesas com alimentação durante a longa viagem, conforme fica evidenciado na manifestação discursiva abaixo:

Olha, em termos financeiros, às vezes se você vai de carro a determinado lugar que você iria de trem se torna quase a mesma coisa, de ônibus se torna até mais em conta, porque, por exemplo, se você vai de ônibus de Vitória a Governador Valadares, você tem pouco gasto com alimentação, embora a passagem seja um pouco mais cara você economiza na alimentação. O trem, você tem a passagem um pouco mais barata, mas gasta mais na alimentação, [...] na situação que se encontra, tá caminhando, se continuar assim as pessoas vão optar mais pelo ônibus e pelo carro que pelo trem (PASSAGEIRO 12).

A diferença entre a classe executiva do trem e a classe econômica é de R\$ 28,00. Este valor pode ser investido na alimentação durante as 13 horas de viagem, caso o passageiro escolha viajar na classe econômica. Considerando que uma refeição no trem custa, em média, R\$ 25,00, o valor gasto com alimentação durante a viagem pode elevar os gastos totais e eliminar a vantagem econômica do transporte ferroviário. Além disso, com mais R\$ 37,90 o passageiro da classe executiva poderia se deslocar de avião, gastando uma hora apenas para chegar a Vitória, partindo de Belo Horizonte. A análise dos discursos dos passageiros em relação aos custos de viagem e ao tempo gasto no percurso remete ao trabalho de Tolbert e Zucker (2007). As autoras mencionam a ocorrência de comportamentos que são adotados por grupos de atores e tornados habituais. Estes comportamentos são evocados com mínimo esforço de tomada de decisão, apenas respondendo a estímulos que estão relacionados ao costume.

A alimentação pode adquirir especial importância nesse contexto e aparece com frequência nas manifestações discursivas dos passageiros. Diante do longo tempo da viagem, o custo e a qualidade da alimentação são motivos de preocupações e reclamações por parte dos usuários do trem e geram manifestações de queixa. A alimentação dentro do trem é mencionada como fator relevante na fruição do transporte ferroviário. Além da real necessidade de se alimentar, a possibilidade de o passageiro se levantar, andar e ir até o carro restaurante parece fazer parte do ritual há muito tempo institucionalizado. Deficiências nesse aspecto da prestação do serviço podem comprometer o prazer da viagem.

Hoje até um senhor reclamou da comida. Pagar um alimento caro, e não vir... Igual ele mesmo reclamou da carne, veio um feijão tropeiro e um arroz. Se você tem condições de por um ovo, uma linguiça, porque por banana? E cobrar um preço de um marmitex? Ta caro, né? Então eu acho que... Uma pessoa achou assim: - Ah, não quer? Não coma! Mas eu acho que a pessoa tem necessidade de alimentar uai, é um direito do ser humano, do consumidor. Ele tem que se alimentar, não tem? Agora, você sabe que o alimento ta muito barato. E eles não vendem só um marmitex, eles vendem muitos marmitex aqui, uai. Então eu acho que merecia mesmo uma linguiça nesse tropeiro, não veio uma carne, veio um toquinho de carne, nem torresmo (PASSAGEIRO 4).

Igual, da penúltima vez que eu vim, três senhoras estavam vindo de Ipatinga pra chegar em Valadares e ficaram mais de uma hora esperando para serem atendidas. E eu cheguei, já tinha uma meia hora que elas estavam esperando e eu ainda continuei esperando junto com elas, mas elas não tinham como esperar mais. Como é que você almoça em quinze minutos? Não tem jeito. Aí elas ficaram muito nervosas. Muito bravas. Queriam que devolvesse o dinheiro, não queriam almoçar mais. Aí eles devolveram. Elas foram lá na lanchonete e compraram lanche. Eu acho que um trem desse porte deveria ter um planejamento. Quantas pessoas têm dentro do vagão? Se você não tiver um planejamento não adianta. Como que você faz uma viagem de longa distância, como você mesmo falou, sem ter um planejamento? Você tem que saber. Vamos supor... Porque a bilheteria da Vale é tudo *online*, querendo ou não o chefe de trem sabe disso. Eu acho que falta organização (PASSAGEIRO 5).

Olha, a única coisa que eu achei estranho quando eu comecei viajar é que eu sempre almoçava aqui no trem, porque era outra firma, né, e agora eu não gosto dessa comida que eles fornecem aqui. Somente isso. Só a comida, o almoço. Só o almoço que é um pouco diferente. É, eu nem almoço mais, mas no resto tudo bom. O pessoal passa no carrinho vendendo cafezinho, antigamente num tinha café, cafezinho quentinho, gostoso. Só a comida que eu acho que tem que melhorar mais (PASSAGEIRO 11).

Além da alimentação, a racionalidade presente nas manifestações discursivas dos passageiros aponta que também existem oportunidades de melhoria em outros aspectos da prestação do serviço, principalmente no atendimento a pessoas idosas e portadoras de necessidades especiais, que apresentam dificuldades para embarcar e desembarcar.

Hoje mesmo eu tive o desprazer, eu embarquei na estação de Ipatinga e o trem parou na linha contrária e um deficiente físico, usando muleta, ele teve que descer a rampa da estação, atravessar os trilhos, se não fosse ajuda dos passageiros, aquele deficiente talvez nem teria embarcado, não tinha um agente da estação pra poder ajudar aquele homem a subir no trem (PASSAGEIRO 12).

As pessoas que utilizam o trem acreditam que alguns serviços podem ser melhorados, mas seus discursos sempre reforçam a importância da existência do trem, que é visto como um bom negócio para a Vale. Sob o ponto de vista da racionalidade econômica, os passageiros acreditam que a Vale mantém o trem em operação por motivos financeiros, conforme demonstram as manifestações discursivas abaixo.

Com certeza os recursos financeiros são bons, né. Se fosse prejuízo ele não tava funcionando (PASSAGEIRO 14).

Deve ter uma renda boa também. Uma que tem o minério que dá renda. Mas os passageiros é outra renda, né, não deixa de ser. Até o turismo (PASSAGEIRA 4).

Porque dá bastante dinheiro pra ela (PASSAGEIRO 5).

A população, ela faz uso da ferrovia, ela gera um lucro pra ferrovia, pra empresa, ela gera um lucro pra empresa (PASSAGEIRO 12).

Essa visão contradiz algumas falas dos gestores e operadores da EFVM, para quem o trem de passageiros deve ser tratado com prioridade operacional, mas não tem a função de gerar resultados financeiros. As falas dos gestores e operadores sobre as questões operacionais são apresentadas na seção a seguir.

4.4.2 Manifestações discursivas dos gestores e operadores sobre operação do trem e o preço das passagens

Os gestores e operadores consideram o transporte ferroviário uma opção econômica e confortável para o passageiro, que pode contar, ainda, com a liberdade de se deslocar no interior da composição, o que não seria possível no transporte rodoviário. A desvantagem é o tempo gasto, que é maior. Na visão de gestores e operadores, a operação do trem de passageiros atende a diversas comunidades que se localizam no trajeto da ferrovia.

A EFVM é considerada pelos gestores e operadores como uma das ferrovias mais produtivas e mais seguras do mundo, bem como uma das de maior movimento do Brasil, por onde circulam até 100 trens por dia nos períodos de maior movimento. A operação é controlada a partir de Vitória e a prioridade de passagem é do trem de passageiros. Devido à circulação mista de trens de carga e da composição de passageiros pela mesma linha, existe uma interação direta do transporte de passageiros com a operação de carga. Assim, toda a operação da ferrovia considera os horários do trem de passageiros e os horários nos quais as outras composições devem parar para dar passagem a ele. As manifestações discursivas de gestores e operadores demonstram como a racionalidade da operação deve ser norteadas pelo trem de passageiros e suas falas revelam, ainda, que os profissionais mais envolvidos com o transporte de carga demonstram um cuidado extremo com o trem de passageiros:

A operação dos trens da malha é feita pelo nosso Centro de Controle Operacional, nosso CCO. O trem de passageiros circula com total prioridade de circulação. Então foi feito um planejamento de modo que ele não interrompa a viagem. Os outros trens de carga darão prioridade ao trem de passageiro. Mas é o mesmo controle (GESTOR 1).

Todo dia esse trem passa. Todo dia esse trem passa pelos mesmos lugares, quase no mesmo horário. Aí já é tudo programado (OPERADOR 2).

Vamos supor, se eu interdítasse essa ferrovia toda, parasse trem de minério, parasse a produção, não tinha assim... Dava problemas, mas a gente explicava fácil. Agora se você atrasar esse passageiro aqui um minuto, isso aí te dá um problema... Você tem que explicar prá diretor o que você fez. Então assim, na minha vida profissional aqui na Vale eu sempre tive essa preocupação com o trem de passageiro para garantir o horário dele dentro das nossas atividades. Toda vez eu planejava: vai interditar tal hora, vai liberar tal hora... Olha o passageiro heim... não vai dar por causa do passageiro... Aí sempre tinha que tá modificando. Então ele sempre no horário dele e a gente tinha que tá com isso na mão prá poder estar administrando nossa vida aqui (OPERADOR 3).

Todo mundo na área de manutenção, na área de controle de tráfego, todo mundo tem um cuidado especial com esse trem de passageiros. Por exemplo, o maquinista que

trabalha aqui no trem de passageiros é só o *top*, do *top*, do *top*. Não vem qualquer um pra cá não. Não é qualquer um, entendeu? Então toda a área, de toda a companhia, desde manutenção, operação, todo mundo tem um carinho e um cuidado muito especial com esse trem de passageiros, que é para garantir os seus horários, garantir o seu tráfego com segurança, e fazer com que tudo se dê bem com ele aqui (OPERADOR 3).

Gestores e operadores manifestam em suas falas que acreditam que o trem de passageiros oferece benefícios para as comunidades ao atender 40 municípios nos estados do Espírito Santo e de Minas Gerais, servindo a cidades que surgiram em função da estrada de ferro. Suas manifestações discursivas destacam a importância do trem para a sociedade, ao afirmarem que 25% dos passageiros que o utilizam estão viajando a trabalho ou para tratamento de saúde, em busca de hospitais em centros maiores. O fato de haver apenas um trem de passageiros por dia em cada direção do trajeto de 664 quilômetros não parece interferir na crença de que o trem existe para servir à comunidade e que pessoas podem utilizar esse meio de transporte para irem e voltarem no mesmo dia, após uma consulta médica ou depois de irem ao banco. Tal possibilidade encontra-se restrita a um grupo muito pequeno de localidades, em função dos horários do trem.

Se um passageiro precisar ir da cidade de João Monlevade para Ipatinga, ele pode embarcar às 10:19 em João Monlevade e chegar em Ipatinga às 12:07, podendo retornar no trem que sai às 15:14 de Ipatinga, chegando a João Monlevade às 17:00. Entretanto, se outro passageiro desejar ir de Ipatinga para Governador Valadares, ele não poderá retornar no mesmo dia, pois o trem sai de Ipatinga às 12:12 e chega a Governador Valadares às 15:04. Neste horário, o passageiro já terá perdido o trem de volta, que parte de Governador Valadares às 13:14. Os quadros 1 e 2 informam os horários do trem de passageiros da EFVM.

Quadro 1 – Quadro de horários Belo Horizonte – Vitória

Belo Horizonte, Belo Horizonte - Cariacica, Pedro Nolasco Classe Executiva: R\$ 82,00 Inteira
Belo Horizonte, Belo Horizonte - Barão de Cocais, Dois Irmãos Partida 07:30:00 Chegada 09:00:00
Barão de Cocais, Dois Irmãos - Rio Piracicaba, Rio Piracicaba Partida 09:03:00 Chegada 10:00:00
Rio Piracicaba, Rio Piracicaba - João Monlevade, João Monlevade Partida 10:02:00 Chegada 10:16:00
João Monlevade, João Monlevade - Nova Era, Desembargador Drumond Partida 10:19:00 Chegada 10:45:00

Nova Era, Desembargador Drumond- Antônio Dias, Antônio Dias Partida10:48:00 Chegada 11:15:00
Antônio Dias, Antônio Dias- Timóteo Mário, Carvalho Partida11:16:00 Chegada 11:49:00
Timóteo Mário, Carvalho- Ipatinga, Intendente Câmara Partida11:52:00 Chegada 12:07:00
Ipatinga, Intendente Câmara- Ipaba, Ipaba Partida12:12:00 Chegada 12:32:00
Ipaba, Ipaba- Belo Oriente, Frederico Sellow Partida12:33:00 Chegada 12:48:00
Belo Oriente, Frederico Sellow- Periquito, Periquito Partida12:49:00 Chegada 13:14:00
Periquito, Periquito- Açucena, Pedra Corrida Partida13:15:00 Chegada 13:28:00
Açucena, Pedra Corrida- Governador da Valadares, Governador Valadares Partida13:29:00 Chegada 14:12:00
Governador da Valadares, Governador Valadares - Tumiritinga, Tumiritinga Partida14:20:00 Chegada 15:04:00
Tumiritinga, Tumiritinga - Galiléia, São Tomé do Rio Doce Partida15:07:00 Chegada 15:20:00
Galiléia, São Tomé do Rio Doce - Conselheiro Pena, Barra do Cuieté Partida15:21:00 Chegada 15:29:00
Conselheiro Pena, Barra do Cuieté - Conselheiro Pena, Conselheiro Pena Partida15:30:00 Chegada 15:44:00
Conselheiro Pena, Conselheiro Pena - Resplendor, Crenaque Partida15:47:00 Chegada 16:04:00
Resplendor, Crenaque - Resplendor, Resplendor Partida16:05:00 Chegada 16:21:00
Resplendor, Resplendor - Aimorés, Aimorés Partida16:24:00 Chegada 17:00:00
Aimorés, Aimorés - Baixo Guandu, Baixo Guandu Partida17:04:00 Chegada 17:10:00
Baixo Guandu, Baixo Guandu- Baixo Guandu, Mascarenhas Partida17:14:00 Chegada 17:26:00
Baixo Guandu, Mascarenhas - Colatina, Itapina Partida17:27:00 Chegada 17:39:00
Colatina, Itapina - Colatina, Colatina Partida17:40:00 Chegada 18:00:00
Colatina, Colatina- João Neiva, Piraqueaçu Partida18:04:00 Chegada 18:58:00
João Neiva, Piraqueaçu- Ibiraçu, Aricanga Partida18:59:00 Chegada 19:08:00
Ibiraçu, Aricanga - Fundão, Fundão Partida19:09:00 Chegada 19:24:00

Fundão, Fundão - Cariacica, Flexal Partida19:26:00 Chegada 20:11:00
Cariacica, Flexal - Cariacica, Pedro Nolasco Partida20:12:00 Chegada 20:30:00

Fonte: Vale, 2011.

Quadro 2 – Quadro de horários Vitória – Belo Horizonte

Cariacica, Pedro Nolasco - Belo Horizonte, Belo Horizonte Classe Executiva: R\$ 82,00 Inteira
Cariacica, Pedro Nolasco - Cariacica, Flexal Partida07:00:00 Chegada 07:14:00
Cariacica, Flexal - Fundão, Fundão Partida07:15:00 Chegada 08:00:00
Fundão, Fundão - Ibirapu, Aricanga Partida08:02:00 Chegada 08:17:00
Ibirapu , Aricanga- João Neiva , Piraqueaçu Partida08:18:00 Chegada 08:28:00
João Neiva, Piraqueaçu - Colatina, Colatina Partida08:29:00 Chegada 09:23:00
Colatina, Colatina - Colatina, Itapina Partida09:27:00 Chegada 09:48:00
Colatina, Itapina - Baixo Guandu, Mascarenhas Partida09:49:00 Chegada 10:01:00
Baixo Guandu, Mascarenhas - Baixo Guandu, Baixo Guandu Partida10:02:00 Chegada 10:12:00
Baixo Guandu, Baixo Guandu - Aimorés, Aimorés Partida10:16:00 Chegada 10:22:00
Aimorés, Aimorés - Resplendor, Resplendor Partida10:26:00 Chegada 11:04:00
Resplendor, Resplendor - Resplendor, Crenaque Partida11:07:00 Chegada 11:24:00
Resplendor, Crenaque - Conselheiro Pena, Conselheiro Pena Partida11:25:00 Chegada 11:40:00
Conselheiro Pena, Conselheiro Pena - Conselheiro Pena, Barra do Cuieté Partida11:43:00 Chegada 11:56:00
Barão de Cocais, Dois Irmãos - Galiléia, São Tomé do Rio Doce Partida11:57:00 Chegada 12:06:00
Galiléia, São Tomé do Rio Doce - Tumiritinga, Tumiritinga Partida12:07:00 Chegada 12:19:00
Tumiritinga, Tumiritinga - Governador da Valadares, Governador Valadares Partida12:22:00 Chegada 13:06:00
Governador Valadares, Governador Valadares - Açucena, Pedra Corrida Partida13:14:00 Chegada 13:51:00
Açucena, Pedra Corrida - Periquito, Periquito Partida13:52:00 Chegada 14:04:00
Periquito, Periquito - Belo Oriente, Frederico Sellow Partida14:05:00 Chegada 14:30:00
Belo Oriente, Frederico Sellow - Ipaba, Ipaba Partida14:31:00 Chegada 14:50:00
Ipaba, Ipaba - Ipatinga, Intendente Câmara Partida14:51:00 Chegada 15:09:00
Ipatinga, Intendente Câmara - Timóteo Mário, Carvalho Partida15:14:00 Chegada 15:29:00

Timóteo Mário, Carvalho - Antônio Dias, Antônio Dias Partida 15:32:00 Chegada 16:04:00
Antônio Dias, Antônio Dias - Nova Era, Desembargador Drumond Partida 16:05:00 Chegada 16:36:00
Nova Era, Desembargador Drumond - João Monlevade, João Monlevade Partida 16:39:00 Chegada 17:03:00
João Monlevade, João Monlevade - Rio Piracicaba, Rio Piracicaba Partida 17:06:00 Chegada 17:21:00
Rio Piracicaba, Rio Piracicaba - Barão de Cocais, Dois Irmãos Partida 17:23:00 Chegada 18:27:00
Barão de Cocais, Dois Irmãos - Belo Horizonte, Belo Horizonte Partida 18:30:00 Chegada 20:10:00

Fonte: Vale, 2011.

Os discursos de gestores e operadores remetem ao já mencionado artigo de Meyer e Rowan (1977) que discute a possibilidade de produtos, técnicas, políticas e programas funcionarem como mitos, ao invés de refletirem o atendimento de demandas relacionadas às atividades de trabalho das organizações. Os autores consideram, ainda, que tanto no ambiente interno quanto no ambiente externo circulam mitos racionalizados e que, na sua busca por legitimidade, as organizações podem optar por conceitos externamente legitimados, em detrimento da eficiência (MEYER; ROWAN, 1977).

Acreditando que estão atendendo a demandas por transporte das comunidades, gestores e operadores manifestam em seus discursos que o retorno econômico não é o principal objetivo da Vale. Além disso, o impacto para o transporte de carga é aceito como uma variável que faz parte do negócio e que providências são tomadas para garantir o funcionamento e a segurança das composições, já que a linha é mista. Tais benefícios sociais, aspectos financeiros e medidas para garantir a operação são descritas nas falas de gestores e operadores:

Então tem regiões muito pobres que dependem muito, o trem significa muito pra eles [...]. Muitos desses municípios nós não temos necessidade de parar. A gente para por eles mesmos, por força de um entendimento social, um contrato social, ter responsabilidade de atendê-los, a gente para por isso. Não que seja importante do ponto de vista operacional e econômico na ferrovia (GESTOR 3).

Nós trabalhamos dentro da política de tarifas estabelecidas pela ANTT, com a defasagem de mais ou menos 20 a 30% em relação às tarifas de referência. Mas essa é uma prática do mercado de transporte de passageiros. O rodoviário também trabalha abaixo da tabela, do máximo estabelecido. Quanto ao retorno, a gente não chega a apurar se dá lucro ou não. A gente vai até a geração de caixa, comparar os nossos desembolsos de manutenção do negócio com o que é gerado e recebido pela passagem. Acompanha até a nossa geração de caixa só. Hoje fica um pouco deficitário assim, em torno de R\$ 400.000,00 por ano de déficit (GESTOR 2).

Então a gente convive naturalmente com o trem na malha. Tanto que a gente nunca fez um cálculo, né, tal impacto econômico no transporte de minério ou de carga geral que o trem de passageiro tá fazendo (GESTOR 1).

A poeira de fato incomoda muito. A gente recebe muitas reclamações. A gente constata essa realidade, não tem por que tapar o sol com a peneira. O que nós fizemos? Nós consideramos inviável economicamente lonar vagões de minério na quantidade que a gente tem, 20 mil vagões de minério, não tem produtividade que resista... Aí o que a gente fez foi criar os aspersores, né, desenvolver aí com os fornecedores polímeros capazes de criar uma película e reter a maior parte da emissão de partículas. Então a gente faz aspersão em todas as minas, na origem do carregamento e faz uma aspersão intermediária no meio do caminho, no município de Resplendor – Minas Gerais. E com isso a gente consegue, nós conseguimos reduzir drasticamente a emissão de poeira e também a insatisfação das comunidades, mas realmente é uma questão que incomoda. Tem pessoas que andam nos vagões com ar condicionado e que se queixam de não poder abrir a janela, tem pessoas que tão no carro, não tem ar condicionado e reclamam da poeira (GESTOR 3).

Segundo Meyer e Rowan (1977), a sobrevivência da organização depende de sua habilidade de se tornar legitimada e isso acontece de maneira independente da sua eficiência técnica ou da racionalidade econômica. Ao manifestarem, em seus discursos, que a operação do trem de passageiros não é avaliada por critérios financeiros nem mediante o impacto que pode causar no transporte de carga, gestores e operadores manifestam igualmente que o trem de passageiros é mantido por ser considerado como um componente do negócio e da estratégia de sustentabilidade da operação da EFVM e também por ser uma obrigação legal, prevista no contrato de concessão ferroviária. Orgulho e dever moral também são mencionados nas manifestações discursivas dos gestores e operadores, o que mais uma vez evoca o artigo de Meyer e Rowan (1977), no qual se afirma que, mais que se ajustar aos mitos, as organizações precisam manter as aparências de que estes mitos realmente funcionam.

A gente trabalha com muito orgulho pra manter o trem de passageiros e atender as nossas comunidades ao longo da ferrovia. E sente também que é recíproco. Muito bem recebido aí pelos serviços. O trem de passageiros é até mais lembrado que a própria marca Vale ao longo das comunidades em que a ferrovia percorre (GESTOR 1).

Se a gente for fazer uma combinação de trechos, dá umas 800, quase 900 possibilidades de trechos. Na grande maioria, quando existe a oferta no trecho a oferta do transporte rodoviário, a gente percebe que o ferroviário é mais barato. Há trechos em que o ferroviário é a única opção. Então, nesse caso, não se pode dizer que é uma escolha econômica. É a opção única disponível (GESTOR 1).

Além de ser obrigado, nós sentimos o dever moral de manter esse trem e mantê-lo num funcionamento bom, não só ter o trem, mas que o trem prestando um serviço digno, serviço de qualidade prá população. Então existe essas duas coisas. É obrigado a ter o trem e nós sentimos o dever moral ter.[...]A construção, a história da nossa companhia passa pelo trem, passa por todas essas comunidades que surgiram,

cresceram entraram em decadência, mas tão aí conosco... nós temos o dever de servir esse povo todo (GESTOR 3).

Obrigações morais de manter o trem em funcionamento, conforme mencionadas nas manifestações discursivas de gestores e operadores, podem indicar a presença e a influência de outras categorias de valores nos processos mentais, racionalidades complementares interagindo com a racionalidade econômica para garantirem a sustentabilidade do negócio principal, que é o transporte de minério. O reconhecimento dos gestores e operadores responsáveis pela EFVM de que o retorno financeiro não é a razão para a operação do trem de passageiros evidencia que a complexidade da vida organizacional pode exigir sensibilidade para lidar com categorias não utilitárias, mas que podem ser tão valorizadas quanto os aspectos técnicos da operação.

Os discursos de gestores e operadores mencionam a tentativa de enxergar o trem de passageiros como um negócio dentro da Vale, relatando, em suas falas, a existência de um plano diretor com o objetivo de tentar justificar a operação sob o ponto de vista da racionalidade operacional e econômica. São mencionados planos que envolvem a aquisição de novas composições, assim como a melhoria das qualidade das estações.

E dentro desse plano nós tivemos algumas frentes, e uma delas é a de reforma e adequação das estações. Reformou duas em 2009, foram quatro em 2010, estamos com cinco agora para esse ano. Enfim, é um plano que vai até 2015 quando a gente espera estar com todas devidamente adequadas, tanto as plataformas, quanto o saguão de embarque, aspectos de acessibilidade, principalmente. E além das estações tem outros pontos de parada que é realmente área não urbana (GESTOR 1).

O discurso do gestor acima exposto coloca o trem de passageiros num contexto operacional de racionalidade econômica. Outras falas dos gestores remetem a um contexto em que o fato de ser o único trem de passageiros regular pode representar algo como o que a preservação de espécies animais em extinção representa no campo da Zoologia. Manifestações discursivas dos gestores da EFVM negam a possibilidade da expansão do transporte ferroviário de passageiros no Brasil, diante da atual condição do transporte ferroviário brasileiro. As falas dos gestores indicam que o trem de passageiros da EFVM tende a continuar sendo o único a funcionar regularmente no país e destacam que, devido à baixa velocidade da composição, a viagem pode ser considerada também um passeio.

Eu acho que transporte ferroviário de passageiros, na atual condição, teria que conviver sob a forma de ferrovia mista. A estrada de ferro Vitória-Minas, e a estrada de Ferro de Carajás, elas têm uma condição de manutenção e de circulação diferenciada. Muito acima da média de outras malhas ferroviárias. Então eu diria que na atual condição é muito difícil conseguir viabilizar um transporte de passageiro de longa distância, até porque as velocidades de circulação seriam muito baixas. Aqui nos circulamos com 66 km, 68 km/h. Lá na outra ferrovia circulamos a 80 km/h porque é outro perfil então permite dentro dos parâmetros de segurança circular com maior velocidade. Agora, eu conheço um pouco das outras ferrovias, trabalhei em outras duas ferrovias que são concessões, na verdade, da antiga rede ferroviária, elas não oferecem condições para circular com trem de passageiros acima de 30 km/h. Na minha percepção não muito técnica, acho que realmente não seria atrativo para um passageiro se deslocar de BH a São Paulo, por exemplo, a 30 km/h. Seria muito demorado. Não necessariamente seria mais barato que o ônibus. Então eu diria que o transporte ferroviário no Brasil como negócio viável teria que entrar num outro modelo, que vem aí através do trem de alta velocidade, com uma infraestrutura nova, com investimentos novos (GESTOR 1).

Mesmo que a gente tivesse num trem de altíssima velocidade, esse trem não circularia em alta velocidade por causa da geografia, do relevo, do traçado da linha. Então é uma viagem, que na verdade é um passeio, uma velocidade máxima de 68 Km/h, ao longo de paisagens bonitas, rio, cidades históricas, então é uma viagem diferente. Eu acho que esse é um dos principais atrativos. É uma viagem diferente do que a gente tá acostumado (GESTOR 2).

Por ser uma operação de transporte de passageiros que, apesar de economicamente deficitária, se tornou única no cenário das ferrovias brasileiras, o trem de passageiros da EFVM pode representar uma tentativa da Vale de se tornar uma entidade tangível positivamente para comunidades afetadas pelas atividades de mineração e transporte de minério. Assim como as atividades sociais, educacionais e culturais que a organização procura desenvolver nas comunidades afetadas pelo ruído e pela poeira dos trens de carga, o trem de passageiros aparece nas manifestações discursivas de passageiros, gestores e operadores, quando se referem à atuação da Vale nas comunidades localizadas no trajeto da EFVM, como apresentado a seguir.

4. 5 Manifestações discursivas sobre a atuação da Vale nas comunidades

Considerando a operação do trem de passageiros como um ativo de sustentabilidade do negócio de mineração e transporte de minério, a leitura das manifestações discursivas sobre a atuação da Vale nas comunidades atingidas por externalidades da operação pode contribuir para entender como a organização se faz perceber nestas comunidades por meio da operação do trem de passageiros.

4.5.1 Manifestações discursivas dos passageiros sobre atuação da Vale nas comunidades

As manifestações discursivas dos passageiros não demonstram uma clara percepção da atuação da Vale na região por onde o trem transita. A maior parte dos entrevistados apresentou dificuldades para responder a essa questão, mesmo diante dos investimentos sociais da Vale mencionados no discurso dos gestores e operadores. Os fragmentos de discurso abaixo ilustram a forma como os passageiros do trem relatam sua percepção sobre a atuação social dessa organização:

Olha, eu não convivo nesse meio social. Eu vejo, sei que tem estrutura, vejo constantemente nos restaurantes, encontro com as pessoas, eu vejo, mas num vejo ações dentro da comunidade, da sociedade, alguma coisa nesse sentido que eu tenha percebido. Sei que existe, passo pela estrutura, vejo tudo, mas não percebo essa questão de ações evidentes (PASSAGEIRO 6).

Eu acho que lá tem sim, programas que a Vale faz, né. Coisas de teatro, acho que de vez em quando eles, ajudam, financiam, né, teatro (PASSAGEIRO 7).

Eu principalmente eu moro na beira linha. Mas tem uns quarenta anos. A única coisa que me prejudica é a zoeira. Mas eu fecho a casa, eu já acostumei, né. Que eu moro no centro né, eu moro pertinho da estação (PASSAGEIRO 3).

Ah, eles reformam a estação... Já fez muita passarela. Lá mesmo onde eu moro teve viaduto, né. Muito bom pra evitar acidente. A Companhia trabalhou muito ali, tenho nada a reclamar (PASSAGEIRO 3).

A manifestação do discurso dos passageiros de que a empresa é devedora de alguma obrigação como forma de compensação aos transtornos ou danos que eventualmente causa às comunidades, muito em função da deterioração provocada pela extração mineral nessas localidades, remete à possibilidade de contrapartidas simbólicas e não operacionais.

Eu acho que a Vale deveria ter um pouco de consideração por que... principalmente na minha cidade, ela explora muito a minha cidade, Itabira. Lá ela extrai muito minério de ferro. Praticamente tudo que vem de lá pra cá é de Itabira. Então eu acho que ela devia de ter um pouquinho de bom senso em analisar isso aí. Mas isso não faça dela obrigação, faça dela reconhecimento (PASSAGEIRO 5).

Olha, segundo o que a gente vê aí, essas cidades mais desenvolvidas você percebe uma presença, né, de uma melhoria, de lugares aos redores da estação, de lugares ao redor da via, né, mas você num vê praticamente a presença da companhia em lugares que não têm uma estação (PASSAGEIRO 12).

As representações da atuação social e de supostas obrigações sociais da Vale confundem-se com as representações do próprio trem de passageiros, que é percebido ora como negócio, ora como forma de retribuição da Vale, pois se sabe que a atividade principal dessa organização é extrair e transportar minério, não movimentar passageiros, conforme evidenciam os discursos abaixo:

A população, ela faz uso da ferrovia, ela gera um lucro pra ferrovia, pra empresa, ela gera um lucro pra empresa e num tem nada em troca, são pontos de paradas totalmente esquecidos, sujos, envelhecidos e nada mais do que isso, fora a dificuldade que as pessoas têm pra embarcar nesses pontos de parada (PASSAGEIRO 12).

Eu acho que ele representa alguma coisa só na área social, tá entendendo, onde ele passa. Área social (PASSAGEIRO 2).

Percebida de forma difusa no discurso dos passageiros, a atuação da Vale se manifesta de forma mais objetiva nos discursos dos gestores e operadores, sendo percebida pelos investimentos sociais que a companhia realiza no meio ambiente e na educação, assim como na própria operação do trem. As manifestações discursivas de gestores e operadores são apresentadas a seguir.

4.5.2 Manifestações discursivas dos gestores e operadores sobre atuação da Vale nas comunidades

O reconhecimento de que as operações de mineração e transporte de minério geram impacto nas comunidades faz parte da elaboração do discurso evidenciado abaixo, que menciona, ainda, o investimento social realizado pela da Vale nas comunidades.

A Vale investe para compensar o transtorno que ela traz para as comunidades que estão ao longo da linha. O transporte do minério gera incômodo para a população. Então a Vale investe bastante nessas cidades (OPERADOR 4).

Nesse contexto, a operação do trem de passageiros é mencionada como parte desses investimentos, bem como um ativo de sustentabilidade do negócio principal, valioso na busca da Vale por legitimidade. A manifestação discursiva apresentada abaixo evidencia o valor

atribuído ao trem de passageiros, que passa a ser objeto de negociação entre a Vale e representantes de movimentos sociais.

Já teve situações de paralisação por movimentos sociais, em que o trem de passageiros acaba sendo, entre aspas, uma moeda de troca (GESTOR 1).

Curiosamente, a atuação da companhia é percebida também nos anúncios do chefe de trem nos momentos que antecedem cada parada durante a viagem, o que ilustra as grandes diferenças cognitivas e interpretativas dos entrevistados.

A cidade fica mais reconhecida também, né. Igual, quando você tá passando próximo de alguma cidade, o chefe do trem mesmo fala: estamos passando pela cidade tal, aonde... E fala alguns pontos turísticos da cidade. Ou seja, a cidade fica mais reconhecida. Se o passageiro tiver que ir ali algum outro dia, pode interessar para poder ir prá lá conhecer (OPERADOR 2).

A Vale investe em programas sociais, obras públicas e em educação, inclusive por meio de campanhas para ensinar os moradores a conviverem com a linha e com o intenso tráfego de composições de carga. Juntamente aos programas sociais e educacionais, o trem de passageiros é visto, nas manifestações discursivas dos gestores e operadores, como uma prestação de serviços para a comunidade. .

Então esse trem de passageiro eu acho que ele é o caminho, um dos principais meios que mantém a ferrovia em harmonia com a sociedade à sua volta (OPERADOR 3).

A manutenção do trem de passageiros em operação é um serviço social que ela procura desenvolver. (...) Quer dizer, ela procura se mostrar através desse trem também, que financeiramente pra ela não é um bom negócio, mas socialmente e pelo nome dela ela consegue muito da manutenção desse trem (OPERADOR 4).

A função social do trem de passageiros é o principal destaque da atuação da Vale na região. Pode ter até alguma cláusula legal pra fazer esse trem continuar andando. Mas a função social com certeza ela é o ponto mais forte (OPERADOR 5).

A operação do trem de passageiros é uma forma de tornar tangível a atuação da Vale no campo social, tendo em vista que, devido à natureza das atividades da empresa, ela não é facilmente percebida pelo público.

O trem de passageiro é um dos principais instrumentos de relacionamento com a sociedade da Vale. Ninguém experimenta a Vale em supermercado, comprando 1kg de minério como a gente faz com açúcar e outros produtos, né? Então, as pessoas experimentam a Vale, a sociedade experimenta a Vale, muitas das vezes através do trem, né? E é um instrumento, um dos principais, talvez (...) assim, diria que é um principal meio de comunicação, de relacionamento pra essas comunidades. (...) Porque querendo ou não o nosso trem de carga ele deixa... As cidades vão crescendo, vão se aproximando, da ferrovia e aí começa a sentir o barulho, a trepidação, então assim, a Vale oferece algo em troca disso, né, que é um trem de qualidade, com um serviço digno (GESTOR 2).

O trem de passageiros é até mais lembrado que a própria marca Vale ao longo das comunidades em que a ferrovia percorre. A atuação da Vale nas comunidades se manifesta pela própria operação deste trem, que é um componente aí da estratégia de sustentabilidade da operação (GESTOR 1).

Nas manifestações discursivas de gestores e operadores, a racionalidade da operação da EFVM como ativo de sustentabilidade se fundamenta na grande valorização do trem de passageiros por parte da população.

Há localidades em que as pessoas utilizam, pegam o trem num sentido pela manhã para ir ao banco na outra comunidade vizinha, por exemplo. Para ir a uma farmácia, para ir a um hospital, buscar um atendimento de saúde, muita gente se desloca pra fins de atendimento de saúde. Então eu diria que o trem de passageiros faz parte do dia-a-dia dessas comunidades, principalmente aqueles mais pequenas onde existe uma carência maior de infraestrutura de serviços públicos (GESTOR 1).

A solução de transporte provida pelo trem de passageiros é um paliativo para a deficiência dos serviços públicos em algumas localidades. Talvez essas demandas pudessem ser mais bem atendidas pela implantação de alguns serviços públicos e também por melhorias nos serviços existentes que por uma operação ferroviária. Pode ser que a existência de um médico na cidade seja melhor que um trem para levar o doente ao médico em outra cidade, considerando, ainda, que este trem passa uma única vez por dia em cada direção. A atuação da Vale se confunde com a atuação do Estado e a empresa é cobrada por infraestrutura e serviços que seriam obrigações do poder público.

Nós já tivemos episódios, nós já fomos procurados por algumas comunidades bastante revoltadas com a nossa presença, reclamam muito de barulho da ferrovia, reclamam de poeira, reclamam que nós não geramos emprego, reclamam que a gente devia construir uma praça, devia adotar uma escola, devia comprar um ambulância, devia fazer uma rede de esgoto, ainda eu percebo, que ainda há algumas localidades que as pessoas confundem a Vale com o próprio Estado, por ter sido uma estatal, talvez. Eles sentem que a empresa por ser rica devia ajudar o município, mesmo que não tenha obrigação de fazer isso. Isso acontece (GESTOR 3).

O papel atribuído à Vale como provedora de soluções de infraestrutura, a visão de que a companhia está vinculada a obrigações sociais que aparece nas manifestações discursivas de gestores e passageiros e a sua relação com o trem de passageiros pode indicar um aumento da dimensão dos serviços prestados pelo trem, sugerindo uma possível prevalência de aspectos simbólicos na valorização do trem de passageiros da EFVM, contribuindo para a sua legitimação. O trem é mais percebido e valorizado que os investimentos realizados pela Vale na área social. Talvez o trem de passageiros seja muito mais um compromisso simbólico que uma solução de transporte, talvez sua operação represente mais um patrimônio imaterial que o atendimento a necessidades reais, mas as manifestações discursivas de gestores e operadores tentam atribuir uma importância operacional ao trem, que é mantido em operação também por exigências legais.

Transportar mais de um milhão de passageiros por ano, com segurança, com conforto, pontualidade, prestando um bom serviço de bordo é uma forma da Vale demonstrar sua preocupação com as comunidades. Pesquisas demonstram que para as comunidades o trem de passageiros é considerado até mais importante do que a geração de emprego pela própria empresa (GESTOR 2).

Prover uma solução de transporte para comunidades por meio de um único trem diário de passageiros pode ser uma parte da justificativa para a manutenção deste trem em operação, mas considerar os aspectos simbólicos envolvidos pode contribuir para entender melhor o processo de legitimação da EFVM. As manifestações simbólicas de passageiros, gestores e operadores são apresentadas a seguir.

4.6 Manifestações discursivas sobre mitos

Conforme Barthes (1978), o mito é uma fala. Na fala mítica, são atribuídos sentidos que ultrapassam os limites do campo objetivo e que se articulam mediante a construção de dimensões simbólicas vinculadas ao discurso, mas remetendo a significados que extrapolam o sentido original. A análise das manifestações discursivas de passageiros, gestores e operadores indicam a possibilidade da presença de mitos que ajudam a legitimar o trem de passageiros da EFVM.

4.6.1 Manifestações discursivas de passageiros sobre mitos

Segurança e possibilidade de locomoção por um preço acessível articulam-se no campo da racionalidade envolvida na opção pelo transporte ferroviário. Moradores das comunidades do entorno da linha férrea podem utilizar o trem para atividades prosaicas, como pagar contas, comparecer ao médico ou visitar os filhos, se os horários do trem forem compatíveis. No entanto, percepções diferentes também se manifestam nos discursos dos passageiros e nas falas das pessoas que vivem nas comunidades por onde ele passa, conforme registrado a seguir.

Eu acho que é até um divertimento, né, porque às vezes as pessoas saem tudo pra fora pra ver o trem passar... Fica olhando (PASSAGEIRO 7).

Olha, eu reparo que muita gente aí que fala a respeito de... experiência também, né, de vir no trem por experiência, né. Conhecer, né. Por economia, ainda não vi ninguém falar a respeito disso não (PASSAGEIRO 2).

Então às vezes a gente opta pelo trem mais como uma forma de lazer, de diversão, né, até uma forma de desestressar (PASSAGEIRO 12).

Barthes (1978) destaca a aparente naturalidade com que os mitos se apresentam como algo que não se discute, apenas se aceita. Mais que um meio de transporte, o trem é reconhecido nas manifestações discursivas dos passageiros mediante a consolidação de valores mais diversificados, significados que são incorporados ao processo de reconhecimento do trem de passageiros como instituição. Jung (2008) considera que o estudo do comportamento individual e coletivo deve considerar o passado, a memória e a tradição da sociedade, visando compreender a importância da história na formação dos mitos. A viagem de trem pode evocar memórias preciosas, reveladas nas narrativas das histórias de vida dessas personagens por meio do resgate de lembranças sensoriais e afetivas.

Eu viajo de trem desde pequenininha, eu viajo de trem (PASSAGEIRO 3).

Ah, eu sou apaixonada com essa estrada de ferro, porque eu vivia a trabalho... Aprendi a trabalhar nela. Eu fui uma que vendia as coisas na beira da estação do trem. Eu e meu pai. Vendia galinha, entregava no restaurante. Ovo, manteiga... (PASSAGEIRO 4)

Teve épocas em que eram liberadas, né, porte de bebidas alcoólicas, fumar dentro dos trens e tal, tinham pessoas que carregavam um sonho e tal... Tinha o lado positivo e o lado negativo. O lado positivo era que as pessoas interagiam mais e tal,

era uma coisa divertida, mas tinha os contras que seria a possibilidade de alguém exceder na bebida, ou as vezes incomodar outras pessoas que não estavam ali dispostas a tá ouvindo a música que eles queriam cantar e etc. Então, é um meio termo. Me lembro dessa época, é uma coisa assim, que fica na memória da gente (PASSAGEIRO 6).

Ah... dia vinte e nove que eu fui descer até Nova Era, que era casamento dum primo meu... Eu conheci uma senhora muito simpática nesse trem, sabe. Eu num lembro o nome dela não, mas ela é uma senhora de 88 anos. Gostei muito dela. Contou histórias do trem, de quando começou, de quando ela passava lá em Ipatinga, na época, né, há muitos anos atrás. Ela é de 88 anos. Eu achei ela uma pessoa muito simpática (PASSAGEIRO 7).

Por incrível que pareça, mais assim, parece que era uma época mais alegre de se viajar de trem, porque cê via gente carregando porco, galinha, era gente fumando, era gente tocando violão, entendeu (PASSAGEIRO 12).

Aspectos relacionados ao desconforto causado pelo calor e poeira, bem como pela baixa velocidade da composição, parecem perder o sentido diante das emoções que a viagem no trem pode provocar, afastando a fruição da viagem dos parâmetros mais pragmáticos relacionados ao transporte ferroviário.

Mas eu gosto muito dessa viagem aqui. Eu prefiro essa viagem do que de ônibus. Demora muito, né, mais eu prefiro essa do que o ônibus (PASSAGEIRO 8).

A não ser que a pessoa ponha na cabeça que ela é cansativa. Mas eu não sinto ela cansativa, ela é divertida. Só de você ver essas montanhas, ver essas paisagens... É lindo gente (PASSAGEIRO 4).

Toda vez que eu venho... sempre tem amizadezinha com alguém (PASSAGEIRO 8).

A viagem de trem é uma viagem que ela te proporciona um prazer, uma alegria (PASSAGEIRO 12).

Sua viagem fica mais distraída, digamos assim (PASSAGEIRO 6).

Então a gente praticamente foi criado na beira dessa ferrovia, então é uma alegria muito grande, uma satisfação muito grande de tá fazendo uso desse transporte (PASSAGEIRO 12).

Pode-se recordar que o filme *Chegada de um Trem na Estação* foi um dos primeiros filmes da história do cinema. Exibido em 1895, deixou o público francês encantado e apavorado diante da novidade (RUBENS-CINEMAMUDO, 2011). Mais de um século depois, imagens de trens ainda são vistas em filmes e provocam desejos e sonhos, como indica o discurso abaixo transcrito.

Minha família se for contar, por parte de pai e mãe, tem umas 60 pessoas ainda que, é sério, ainda não andou de trem. E é doida pra andar de trem. Assim, a minha família assiste muito filme. Então eles sempre veem as pessoas dentro do trem, e o sonho deles é ir. E ainda não foram por conta de condições mesmo. Agora, como tá barato, com certeza eles vai, entendeu, participar. Agora, aí eu não sei quando que eles vai, se eles pretendem um dia, oh, eu não sei, como você também não tem certeza, se eles vai tirar o trem ou não. Agora, se acabar com o trem de passageiros eu acho que as pessoas vai ficar muito revoltadas (PASSAGEIRO 10).

Freud (1976) reconhece a importância da vida psíquica inconsciente nos indivíduos. Jung (2008) afirma que as camadas mais profundas da mente humana se manifestam na linguagem e nos sonhos. Em 2011, existem pessoas que ainda sonham em viajar de trem, mesmo em um país no qual o transporte ferroviário de passageiros está extinto há décadas, reforçando o fato de que a viagem pode representar uma evocação de registros inconscientes, marcas herdadas culturalmente desde os primórdios da sociedade industrial e desde épocas em que os trens de passageiros representavam possibilidades reais de transporte.

Discursos que mencionam a possibilidade de a Vale descontinuar a operação do trem de passageiros também estão presentes nas falas desses usuários, que manifestam aspectos práticos das facilidades de transporte que o trem pode proporcionar, combinadas às percepções de que a falta do trem pode afetar estruturas culturais há muito tempo consolidadas, revelando a institucionalização de valores simbólicos relacionados à ferrovia que se distanciam do utilitarismo da operação.

Porque é o único recurso, o melhor recurso que a gente tem. Por isso que eu acho que ela não vai extinguir (PASSAGEIRO 5).

Sinceramente, é uma curiosidade que eu gostaria até mesmo de saber. Eu já me perguntei isso, já perguntei pra algumas pessoas e sempre que eu vejo é a questão do que é tradicional e que nem seria tão rentável assim, mas sinceramente não consigo acreditar como que seja rentável, mas também não consigo acreditar que se mantém só porque é uma tradição, né. Num sei. Realmente é uma incógnita (PASSAGEIRO 6).

O trem representa pra essas comunidades uma tradição, um patrimônio, né, algo assim que faz parte da história deles, de gerações em gerações, tanto que nós temos aqui na região de Resplendor [...] e a companhia já pensou em tirar aquela estação dali e não fazer mais parada, mas o trem tem um valor tão grande praquela comunidade indígena ali, que quando eles falou em tira o trem dali, eles vão pra linha protestam, param os trens, a gente vê o valor que tem a ferrovia, o trem de passageiros pra eles. Isso é na verdade um patrimônio histórico, de Vitória a Belo Horizonte a Vale do Rio Doce é um patrimônio histórico praticamente pra todas as comunidades (PASSAGEIRO 12).

A falta do trem, muito mais que prejudicar as opções de transporte na região, pode roubar memórias e valores que representam identidade e pertencimento, a evocação de momentos que, nas narrativas dos passageiros, têm seus significados emocionalmente ampliados. Como observa Barthes (1978), os mitos são falas historicamente selecionadas, pois a transformação do real em discurso é um processo histórico.

Me marcou depois momentos alegres, nas férias de dezembro, principalmente, eu era garoto e cê tinha que comprar passagem com antecedência, senão num encontrava, e quando cê chegava na estação cê tinha que correr prá pegar lugar, senão cê ia em pé, mas era aquela felicidade, você levava a chamada sacola de farofa, né, e ia naquela alegria na viagem, a família toda dentro do trem, os primos, e era assim, era uma alegria pra ir e uma alegria pra voltar, porque sabia que ia de trem (PASSAGEIRO 12).

Os discursos dos passageiros apontam para o fato de que a operação do trem de passageiros deve prover mais que transporte, incluindo aspectos lúdicos relacionados a viagem, lazer, alegria e revisitação de memórias do passado. Essas responsabilidades são percebidas nas falas dos profissionais encarregados da operação do trem. Conceitos racionais vinculados a operações, como segurança, pontualidade, regularidade e prestação de bons serviços estão no foco desses gestores. Apesar da racionalidade envolvida na operação, as manifestações discursivas desses profissionais indicam que também, para eles, o trem de passageiros transporta uma carga de outros significados.

4.6.2 Manifestações discursivas de gestores operadores sobre mitos

Granovetter (1985) observa que os atores econômicos podem adquirir costumes, hábitos ou criar normas que são seguidas mecânica e automaticamente, em detrimento da racionalidade. Para Jung (2008), as palavras se tornam simbólicas quando geram alguma repercussão além do seu significado manifesto e imediato. Nessas condições, tais palavras conduzem a ideias que podem escapar da abrangência da razão, habitando nos domínios do inconsciente. As manifestações discursivas de gestores e operadores registradas a seguir demonstram como a racionalidade operacional pode estar associada a manifestações de sentimentos pessoais, como carinho e paixão.

Na verdade ele representa tudo na minha vida. Nasci encostado na ferrovia. Nasci numa casa da ferrovia, meu pai era manobreiro e eu cresci ao lado da ferrovia. Fui trabalhar na ferrovia e, tenho um filho que trabalha na ferrovia (OPERADOR 5).

Com 27 anos de ferrovia, de trabalho na ferrovia, eu ainda acho muito bonito quando vejo um trem andando (OPERADOR 8).

O trem de passageiros é, além de um componente do nosso negócio, [...] é uma paixão, né? (Gestor 1).

O que eu vejo na relação é todo mundo, todos os empregados aqui da ferrovia têm um cuidado extremo com esse trem de passageiros. Um cuidado e, eu digo, até um carinho especial com esse trem de passageiros (OPERADOR 3).

Na minha vida o trem de passageiros representa uma realização não só profissional, pelas mudanças que a gente tem feito, mas numa realização pessoal, por ver que a gente contribui realmente para essas comunidades (GESTOR 2).

Considera-se a possibilidade de que os termos referidos nas narrativas dos gestores e operadores apareçam como signos, que produzem novos significados e tendem a ser incorporados ao repertório desses profissionais. Dessa forma, a expressão de significados relacionados ao trem pode ampliar sua significação (relação entre significante, significado e signo) para além das fronteiras da racionalidade econômica, conforme escreve Barthes (1978). A prestação de serviços de transporte para a comunidade está associada à tradição, depois de mais de um século de funcionamento, para justificar a operação deficitária do trem de passageiros. Ainda que o seu resultado operacional não seja indicado como o principal motivo para manter o trem de passageiros em operação, parece que o empreendimento encontra-se legitimado, como evidenciam algumas manifestações discursivas que podem ser interpretadas sob a ótica da semiologia, assim como podem ser estudadas sob o foco da teoria institucional, tal como abordada por Meyer e Rowan (1977). Os autores sustentam que existe a possibilidade de a organização sobreviver mediante sua capacidade de se tornar legitimada no ambiente institucional e protegida dos critérios de avaliação de seu desempenho. A tradição pode ser um fator de geração de legitimidade.

Primeiro que já é, já virou tradição (OPERADOR 1).

Tradição, deve ser. Já é... Todo mundo já sabe, tem aquela tradição de todo dia. Tem esse trem em operação todo dia, ele faz esse trajeto todo dia. Deve ser por tradição (OPERADOR 2).

Bom, eu acredito que ela mantém em funcionamento primeiro pela tradição, porque desde quando foi construída a ferrovia, existia esse trem de passageiro. Acaba que esse trem de passageiro é o símbolo dessa ferrovia. Ele é o principal elo que liga essa ferrovia às comunidades vizinhas aqui (OPERADOR 3).

Então eu diria que o trem de passageiros faz parte do dia-a-dia dessas comunidades, principalmente aquelas mais pequenas onde existe uma carência maior de infraestrutura de serviços públicos. Então é uma presença constante nessas comunidades e há um grande simbolismo, né?(GESTOR 1).

Ela mantém justamente por um compromisso público né. Um compromisso com o Governo de Minas de tá atendendo a sociedade, de tá prestando um serviço pra população. Então é um serviço social que ela procura desenvolver. [...] Quer dizer, ela procura se mostrar através desse trem também, que financeiramente pra ela não é um bom negócio, mas socialmente e pelo nome dela ela consegue muito na manutenção desse trem (OPERADOR 4).

Granovetter (1985) afirma que as relações sociais são reforçadas pela necessidade e preservação da reputação das empresas, o que pode contribuir para justificar a manutenção do trem de passageiros, que é questionável sob o ponto de vista de resultados, mas socialmente relevante para a Vale. O trem de passageiros da EFVM também é mantido pelas obrigações legais que são registradas nas falas dos gestores e operadores. A manutenção do trem de passageiros em funcionamento gera uma necessidade de convivência com a operação de transporte de minério de ferro e carga geral, sempre com prioridade para a passagem diária, nos dois sentidos, da composição de passageiros.

Além de ser obrigado, nós sentimos o dever moral de manter esse trem e mantê-lo num funcionamento bom, não só ter o trem, mas que o trem preste um serviço digno, serviço de qualidade pra população. [...] O dever moral pesa muito (GESTOR 3).

Eu acho que é sua função social, né? Pode ter até alguma cláusula legal pra fazer esse trem continuar andando. Mas a função social com certeza ela é o ponto mais forte (OPERADOR 5).

É... nós operamos a ferrovia olhando para o trem de passageiro. Quem pensa no minério olha pro trem de passageiro, quem pensa carga geral também, porque é... Por questões de segurança operacional, a gente para pro trem de passageiro passar (GESTOR 3).

É uma variável que faz parte do nosso negócio. Então a gente convive naturalmente com o trem na malha. Tanto que a gente nunca fez um cálculo, né, tal impacto econômico no transporte de minério ou de carga geral que o trem de passageiro tá fazendo [...] Mas enfim, a gente convive com ele naturalmente, quer dizer, ele faz parte do processo e não tem como viver sem o trem de passageiros (GESTOR 1).

Reconhecido como parte integrante da operação da EFVM, o trem de passageiros pode ter o sentido de humanizar o trabalho de quem se dedica a escoar minério de ferro, atividade racional, objetiva e áspera. Diante da importância dada ao trem de passageiros, a figura do

maquinista ganha especial destaque, como condutor da composição e responsável pela segurança.

Alguns dos maquinistas que trabalham com a gente, inclusive, relatam que aquilo era um sonho de infância, que nasceu e viveu próximo a uma ferrovia, aí tinha como sonho se tornar um maquinista um dia, isso é muito forte, especialmente pros mineiros. É, em relação a empresa nós temos programas de capacitação, é, pro maquinista se tornar um maquinista de trem de passageiro, ele tem que ter já uma experiência grande em trem de carga, que é uma operação um pouco diferente, ele tem que ter sido um maquinista muito bom de carga, né, de trem de carga, ter tido notas boas, ter um comportamento exemplar e mesmo assim, quando ele vai passar a operar um trem de passageiro ele passa alguns meses é, ao lado, sendo treinado por um maquinista já experiente, então é um processo que requer muito cuidado e muito tempo, né, e a empresa valoriza muito isso (GESTOR 2).

Algumas representações simbólicas sobre os maquinistas da EFVM são estudadas por Oliveira et al. (2008), autores que reconhecem que a memória ferroviária fomenta o imaginário das pessoas e que a categoria dos maquinistas se apresenta como uma categoria diferenciada, dotada de poder sobre o trabalho e *status*. Tais representações podem evocar o mito do herói, conforme Hofstede⁶ (1991) apud Carvalho et al. (1999), para quem os heróis são pessoas vivas ou mortas, reais ou imaginárias, que servem de modelo para o comportamento individual e coletivo. Henderson (2008) destaca o significado psicológico do mito heroico como sendo o de desenvolver o conhecimento de forças e fraquezas individuais segundo cada estágio de evolução da personalidade humana. O movimento do trem de passageiros aparece nas narrativas como um contraponto para a racionalidade operacional, o que pode criar oportunidade para a manifestação de sentimentos, fantasias e emoções, conforme registrado nas manifestações discursivas abaixo.

Ele é o nosso negócio, também. E um negócio totalmente nobre, totalmente diferente. O transporte de pessoas é indiscutivelmente prioritário (GESTOR 3).

A construção, a história da nossa companhia passa pelo trem, passa por todas essas comunidades que surgiram, cresceram entraram em decadência, mas tão aí conosco, são... nós temos o dever de servir esse povo todo (GESTOR 3)

A gente trabalha com muito orgulho pra manter o trem de passageiros e atender as nossas comunidades ao longo da ferrovia. E sente também que é recíproco e muito bem recebido aí pelos serviços. [...] Algumas estações inclusive são referência de história do município, tem toda uma simbologia aí.[...] E tem muito a questão simbólica de você poder fazer uma viagem de trem atualmente no Brasil, principalmente para quem vem de fora das nossas comunidades (GESTOR 1).

⁶ HOFSTEDE, G. **Culture and Organizations. Software of the Mind**. London: McGraw-Hill Book Company, 1991.

É, eu acho que essa paixão já vem de tempos, pelo trem da forma geral, mas talvez pelo fato de ta trabalhando com pessoas a bordo essa paixão aumenta... manter o trem em funcionamento traz orgulho para essas pessoas e motivação, sem dúvida nenhuma. [...] É, não vão encontrar um trem semelhante, com as mesmas características, né, de um trem com uma velocidade não alta, interligando duas capitais, passando por cidades históricas e com uma paisagem tão bonita. A motivação deles está realmente em trabalhar no nosso trem, nessas condições, sentem realmente donos. [...] Já trabalhei em outras empresas, em outros estados, multinacionais, mas eu nunca tinha visto assim uma paixão pelo trabalho como eu vi aqui, no trem de passageiro especialmente (GESTOR 2).

O sentimento de orgulho demonstrado nas manifestações discursivas dos gestores e operadores da EFVM, juntamente aos compromissos sociais e às obrigações legais para a operação do trem de passageiros, coexistem com aspectos explicitamente simbólicos que são igualmente reconhecidos como motivos pertinentes para a manutenção do trem em operação.

A possibilidade de você voltar num tempo que já passou, né, o mundo hoje é mais moderno, mais corrido, né, no sentido de fazer uma viagem assim, com um tempo maior, né, pra apreciar a natureza, pra conversar com as pessoas, é uma viagem quase que romântica, né. Então, é, acho que essa é a principal vantagem. [...] Então é uma viagem, que na verdade é um passeio, uma velocidade máxima de 68 Km/h, ao longo de paisagens bonitas, rio, cidades históricas, então é uma viagem diferente. Eu acho que esse é um dos principais atrativos. É uma viagem diferente do que a gente tá acostumado (GESTOR 2).

Os aspectos simbólicos e lúdicos do trem de passageiros também atraem a atenção de pessoas distantes do seu trajeto, pois, na condição de remanescente de uma época já extinta, o trem da EFVM oferece experiências que não são facilmente encontradas, conforme aparece na manifestação discursiva abaixo. Pessoas querem conhecer o trem em busca da possibilidade de resgatar memórias e reavivar imagens que podem estar presentes na formação de arquétipos no contexto da sociedade pós-industrial.

Pessoas que vem de outros estados. Enfim, São Paulo, sul do país, pra andar no único trem de passageiro diário de longa distância no Brasil. Então, eles vem e trazem os filhos que querem ir na locomotiva, conhecer uma locomotiva, vê como que se, como eles falam, né, como se dirige o trem. [...] A intensidade de como isso é feito, como vem por parte deles e chama atenção, porque são pessoas apaixonadas por trem, por ferrovia, sabem muito, conhecem muita história, nos ensina muito também. Então, isso é muito gratificante. [...] Eu me lembro de um pai que... Paulista, dono de um hotel e ele teve que pegar um avião até aqui pra pegar o trem com o filho, porque há meses o menino queria andar de trem de passageiro, me contou até a história, né, me deixou o cartão de seu hotel inclusive, pra quando eu for visitar São Paulo e eu tive que levá-lo na cabine, na locomotiva, né, e o menino, quase que a viagem toda, falou que ia fazer na varanda, perguntou se podia fazer na varanda pra ver a paisagem, pra andar no trem, enfim, isso é muito interessante (GESTOR 2).

As manifestações discursivas dos gestores e operadores demonstram que a ferrovia pode ter importância simbólica nas histórias de vida destas pessoas, que evocam aspectos racionais juntamente com memórias e sentimentos.

Eu tenho uma intimidade muito grande com a ferrovia, porque minha família é uma família de ferroviários, né. Meu avô era ferroviário, meu pai era ferroviário, eu sou ferroviário [...] é, então, sempre a ferrovia tem um destaque muito importante na minha vida e até hoje, [...]Eu sei exatamente o que existe por trás, o universo que tem de gente, de recurso, de investimento, de estrutura pra que aquele trem esteja ali rodando. Eu acho isso fantástico. [...] O trem é mais que extremamente importante, o trem é do povo mesmo (GESTOR 3).

O trem antes parecia... As viagens pareciam muito longas, mesmo que não fossem, né. Era tudo, achava tudo muito divertido, gostava de ver as barragens, as hidrelétricas, é... o carro restaurante era diferente [...] Era muito, muito mais leve a relação de viajar de trem, né, muito gostosa a sensação, muito boa (GESTOR 3).

Philips e Hardy (2002) argumentam que as organizações são socialmente construídas e existem primeiramente na linguagem. Para tais autores, a linguagem é um elemento constitutivo e construtivo da realidade social e organizacional e o papel da linguagem não é apenas reflexivo e representativo. Para Jung (2008), os simbolismos podem surgir a partir de aspectos da realidade que são processados na mente humana e que podem dar origem a fantasias e mitos. Os discursos de gestores e operadores do trem representam uma base objetiva da operação de transporte de pessoas sobre a qual os significados simbólicos são construídos há mais de um século. O papel do trem de passageiros é, então, superestimado, quando categorias simbólicas são incorporadas ao processo de percepção e o trem passa a gerar novos significados para as pessoas. Os discursos passam a buscar na realidade algumas justificativas para conceitos que historicamente já não fazem mais sentido ou que racionalmente podem ser questionados.

O antigo costume de desenvolver atividade comercial ao longo da linha ferroviária durante as paradas do trem pode ser analisado nesse contexto. Este costume foi observado pelos pesquisadores durante a viagem e mencionado nos discursos de entrevistados.

Ah, eu sou apaixonada com essa estrada de ferro, porque eu vivia a trabalho... Aprendi a trabalhar nela. Eu fui uma que vendia as coisas na beira da estação do trem. Eu e meu pai. Vendia galinha, entregava no restaurante. Ovo, manteiga... Entregava pra restaurante (PASSAGEIRO 4).

A economia de subsistência de alguns lugares vive em função do trem, tem um suporte, vive em função, mas o trem representa alguma coisa importante pra esses

municípios. É... Pessoas que vendem doces, né, pessoas que vendem pequenos artesanatos, pessoas que vendem frutas, é uma economia de subsistência que é importante pra eles, pra nós parece pouco, mas significa muito naqueles locais (GESTOR 3).

A atividade comercial foi registrada por fotografias como as que aparecem abaixo:

Figura 4 – Imagem de atividade comercial na via do trem EFVM



Fonte: Dados da pesquisa, 2011.

Figura 5 – Imagem de atividade comercial na via do trem EFVM



Fonte: Dados da pesquisa, 2011.

Durante a viagem de trem, os pesquisadores observaram que, apesar de existir, de fato, comércio de diversos produtos, o tempo de cada parada, entre um e três minutos, é um limitador para o sucesso dessa atividade comercial, tendo em vista que são apenas dois trens de passageiros por dia, um de ida e outro de volta. Essa limitação gera questionamentos sobre quantos chup-chups, doces ou peças de artesanato podem ser vendidos por minuto, volume que dificilmente justificaria economicamente a atividade, caso ela fosse exclusivamente voltada para os passageiros do trem, e dificilmente poderia justificar um projeto de maior abrangência, como o mencionado no discurso abaixo.

Então a gente vai entrar com a Fundação Vale para desenvolver uma logística de negócio que viabilize a atividade dessas famílias e ao mesmo tempo as retire do único canal de vendas que eles têm hoje que é o trem de passageiros (GESTOR 1).

A interação entre categorias em que a racionalidade predomina com outras nas quais a limitação da racionalidade é mais evidente, ou a racionalidade está sujeita a valores culturais e

costumes, pode produzir comportamentos que influenciam nas decisões e nas estruturas organizacionais. A manutenção do último trem regular de passageiros aparece, no discurso de gestores e operadores, carregada de justificativas que vão desde aquelas racionalmente operacionais, como a segurança, até aos discursos que se afastam da racionalidade, como a tradição, o que está de acordo com Meyer e Rowan (1977), que afirmam que a sobrevivência da organização depende da sua habilidade de se tornar legitimada.

A legitimidade é favorecida pela capacidade da organização de articular elementos simbólicos com as suas atividades técnicas. Reconhecer a existência de aspectos simbólicos e lidar com mitos pode contribuir para gerar legitimidade e proporcionar melhores condições de sobrevivência para o trem de passageiros da EFVM, último trem de passageiros em atividade regular no Brasil. A convivência entre a racionalidade e os mitos, assim, abre novos campos de estudo para os sujeitos organizacionais.

CONCLUSÃO

A pesquisa apresentada teve como objetivo principal estudar as manifestações discursivas relacionadas à institucionalização de mitos e a racionalidade econômica no processo de legitimação do trem de passageiros da Estrada de Ferro Vitória a Minas. O trabalho foi realizado sob a perspectiva da teoria institucional, que incorpora dimensões simbólicas aos campos organizacionais. Autores de outras áreas, como a Psicologia e Semiologia, também foram consultados para complementar a visão proporcionada pela teoria institucional.

A partir da necessidade de se escolher uma unidade de análise, elegeu-se a EFVM devido à sua importância estratégica e a sua bagagem histórica, tendo em vista que o trem de passageiros operado pela EFVM é o último trem de passageiros em operação comercial regular e diária no Brasil. A Vale, empresa controladora da EFVM, contribuiu para a realização da pesquisa ao permitir a realização de entrevistas com passageiros e operadores durante o trajeto do trem, na viagem que os pesquisadores realizaram de Belo Horizonte a Vitória. Além disso, a Vale viabilizou também as entrevistas com os gestores da EFVM na sede da empresa, no Porto de Tubarão.

Os representantes dos três grupos de entrevistados responderam a questões abertas que abordavam as duas dimensões propostas para esta pesquisa, a racionalidade e as manifestações de mitos. O método de análise do discurso proporcionou recursos para a interpretação do que foi dito, com a finalidade de encontrar significados não explicitamente revelados. Conforme a teoria estudada, os mitos surgem, se difundem e são mantidos vivos pela linguagem. A concepção de que os mitos são constituídos por falas respalda a utilização do método de análise do discurso para tentar identificar as suas ocorrências na unidade de análise escolhida. Os resultados deste trabalho permitiram a identificação de manifestações de mitos sociais coexistindo com a racionalidade econômica no contexto da operação, gestão e utilização do trem de passageiros da EFVM. Conforme a teoria estudada, a racionalidade e os mitos coexistem nos extremos do contínuo no qual se localiza a tomada de decisão, sendo que a tendência para uma dimensão não exclui a influência da outra. Considerar as posições intermediárias existentes nesse campo pode contribuir para evitar modelos sectários de análise.

Após a transcrição dos depoimentos, procedeu-se à análise das manifestações discursivas. Passageiros, operadores e gestores se referem à segurança proporcionada pelo transporte ferroviário como um fator fundamental na escolha por esse tipo de transporte. Sob o ponto de vista dos passageiros, há uma percepção intensa de que a rodovia apresenta elevado índice de acidentes e que o transporte ferroviário se destaca pela segurança, o que se evidencia como a dimensão racional mais presente nos discursos dos passageiros. Os discursos dos operadores refletem a responsabilidade pelos procedimentos técnicos orientados para a segurança e as manifestações discursivas dos gestores espelham o envolvimento destes profissionais nas atividades de coordenação e mobilização da equipe, com o objetivo de realçar a segurança como prioridade racionalmente estabelecida.

Estas manifestações discursivas demonstram a prevalência da racionalidade técnica nos aspectos operacionais, revelam que o trem de passageiros tem prioridade sobre o transporte de carga e que a operação da ferrovia é concebida como um sistema racional, programado para funcionar conforme esta prioridade. Essas falas apresentam comportamentos altamente institucionalizados, que visam garantir a segurança operacional ao transportar mais de um milhão de passageiros por ano, utilizando as mesmas linhas densamente ocupadas por dezenas de trens carregados de minério de ferro e outras cargas.

Percebe-se que os discursos de operadores e gestores manifestam aspectos práticos da operação, que é considerada uma prestação real de serviços para as comunidades afetadas pelo transporte de minério, um ativo de sustentabilidade do negócio principal, também reconhecida como uma obrigação legal da Vale.

Em períodos de maior movimento, circulam pela EFVM cerca de cem composições ferroviárias por dia, o que exige grande interação entre o transporte de carga e os dois trens diários de passageiros. Foi possível identificar o empenho de gestores e operadores para viabilizar o atendimento regular de 40 municípios nos estados de Minas Gerais e Espírito Santo.

Este atendimento pode ser superestimado, incorporando valores simbólicos, pois o atendimento operacional é limitado pelo fato de haver apenas um trem de passageiros por dia em cada direção do trajeto de 664 quilômetros. A possibilidade de as pessoas poderem utilizar

esse meio de transporte para irem e voltarem no mesmo dia encontra-se restrita a um grupo muito pequeno de localidades, em função dos horários do trem. Entretanto, os mesmos gestores e operadores que atribuem grande importância ao atendimento realizado destacam que a operação não visa a retorno econômico e que o trem de passageiros não é avaliado por esse critério, nem pelo impacto financeiro que a sua operação pode representar na logística do transporte de minério. Tal impacto, se medido, poderia alcançar valores significativos ao se calcular os custos de parar uma composição de carga, com 70 vagões, esperar o trem de passageiros passar e colocar o trem de carga novamente em movimento dezenas de vezes por dia.

O reconhecimento dos gestores e operadores responsáveis pela EFVM de que o retorno financeiro não é a principal razão para a operação do trem de passageiros evidencia que a complexidade da vida organizacional pode exigir sensibilidade para lidar com categorias não utilitárias, mas que podem ser tão valorizadas socialmente quanto os aspectos técnicos da operação.

Fica evidenciada a abordagem da teoria institucional de que a sobrevivência da organização depende, também, de sua habilidade de se tornar legitimada e que isso pode acontecer de maneira independente da sua eficiência técnica ou da racionalidade econômica. O trem de passageiros é mantido por ser considerado como um componente do negócio e da estratégia de sustentabilidade da Vale, como uma contrapartida operacional e simbólica da organização pelos incômodos causados pela extração e transporte de grande quantidade de minério de ferro.

Aspectos legais se somam à prestação de serviço socialmente relevante e aos valores simbólicos, tendo em vista que os gestores se referem ao contrato de concessão da EFVM que prevê a obrigatoriedade de manter o trem de passageiros funcionando. Entretanto, as manifestações discursivas de operadores e gestores apontam para obrigações morais e compromissos sociais, como os grandes eixos que mantêm o trem de passageiros em operação.

Do ponto de vista das manifestações discursivas dos passageiros, evidencia-se a evocação de preciosas memórias, o resgate de conteúdos simbólicos e lúdicos que afastam a fruição da

viagem dos aspectos mais pragmáticos relacionados ao transporte ferroviário. Alegria, prazer, diversão são mais importantes que o transporte em si. A história da ferrovia está presente na transformação do real em discurso, que é um processo histórico. Categorias simbólicas são incorporadas e o trem passa a gerar novos significados para as pessoas.

A interação entre categorias em que a racionalidade predomina com outras nas quais a racionalidade é limitada, ou está sujeita a valores culturais e costumes, pode influenciar projetos empresariais e estruturas organizacionais. A manutenção do último trem regular de passageiros aparece no discurso de gestores e operadores carregada de justificativas, que vão desde aquelas racionalmente operacionais, como a segurança, até aos discursos que se afastam da racionalidade econômica, como a tradição, que está mais relacionada à habilidade da organização de se tornar legitimada. A legitimidade é favorecida pela capacidade da organização de articular elementos simbólicos as suas atividades técnicas. Tais constatações podem ser úteis para gestores e estrategistas ao possibilitarem a incorporação de mitos e dimensões simbólicas na formulação de políticas mercadológicas e organizacionais. A combinação da dimensão simbólica com aspectos materiais pode contribuir para o estabelecimento de parâmetros para a tomada de decisão e para ações.

Os usuários reconhecem o esforço da Vale em manter o trem de passageiros da EFVM em operação e seus discursos registram um expressivo conteúdo simbólico vinculado ao trem de passageiros. Juntamente com os discursos de gestores e operadores, tais manifestações podem fundamentar o reconhecimento da existência do capital simbólico como algo que pode ser administrado, com o objetivo de sintonizar interesses sociais aos interesses das organizações.

5.1 Limitações da pesquisa e sugestões

Apesar do grande esforço para coletar dados, realizar análises e obter resultados relevantes que possam contribuir para o entendimento da influência dos mitos nas organizações, algumas limitações devem ser reconhecidas.

A primeira se refere ao tamanho da amostra. Seria desejável entrevistar mais pessoas, com o objetivo de ampliar a base de dados e registrar mais manifestações discursivas para análise. Seria interessante desembarcar em algumas estações e realizar entrevistas com pessoas

residentes nessas localidades, mas, devido à existência de apenas um trem por dia em cada sentido, esse procedimento somente seria viável se a viagem fosse entendida para mais de um dia.

A unidade de análise representa o último e único trem de passageiros em operação comercial regular no Brasil. Para identificar melhor a importância simbólica do trem de ferro e do transporte ferroviário de passageiros, a pesquisa poderia ser ampliada para outros trens, como os turísticos e culturais.

Limitações de caráter interpretativo também merecem ser registradas, tendo em vista que a decifração de signos e a interpretação de mitos não são tarefas prosaicas e podem estar influenciadas por elevado grau de subjetividade.

Considerando o vasto alcance do conhecimento científico e tendo em vista a percepção das limitações envolvidas no presente estudo, sugere-se, para trabalhos futuros:

- Pesquisar a ocorrência de mitos em outras operações ferroviárias, assim como em organizações de outros setores;
- Procurar entender o processo de formação de conteúdos míticos e o processo de incorporação dos mitos pelas organizações;
- Estudar o processo de articulação dos mitos com a cultura organizacional;
- Desenvolver fundamentos teóricos para tentar identificar o surgimento de novos arquétipos, alargados sob a influência da sociedade industrializada e consolidados ao longo dos dois últimos séculos e verificar como a existência destes novos arquétipos pode alterar os mecanismos de funcionamento da mente humana e influenciar as decisões organizacionais.

REFERÊNCIAS

ABPF. Desenvolvido pela Associação Brasileira de Preservação da Memória Ferroviária. Apresenta textos e fotos sobre o contexto ferroviário brasileiro. Disponível em: <<http://www.abpf.org.br/>>. Acesso em: 4 nov. 2009.

ABOTTC. Desenvolvido pela Associação Brasileira de Operadores de Trens Turísticos e Culturais. Apresenta textos sobre os trens turísticos em operação no Brasil. Disponível em:< <http://www.abottc.com.br/>>. Acesso em: 4 nov. 2009.

ALVES, M. A.; GOMES, M. V. P; LUIZ DE SOUZA, C. M. Análise do discurso no Brasil: será ela crítica? In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO, 30, 2006, Salvador. **Anais...** Salvador: EnANPAD, 2006. p. 1-17.

ARRUDA FILHO, A. Associação Brasileira dos Operadores de Trens Turísticos e Culturais. In: EVENTO FERROVIARIO IPHAN, 2009, Brasília. Anais eletrônicos... Disponível em: <<http://www.slideshare.net/adonaifilho/abottc-evento-ferroviario-iphan>>. Acesso em: 29 out. 2009.

BARTHES, R. **Mitologias**. Rio de Janeiro: Difel, 1978. 180p.

BAUM, J. A. C. Ecologia Organizacional. In: CLEGG, S.; HARDY, C.; NORD, W. (Org.). **Handbook de estudos organizacionais**. Organização e Tradução Miguel Caldas et al. São Paulo: Atlas, 2007. p. 135-193.

_____; SHIPLOV, A.V. Ecological approaches to organizations. In: CLEGG, S.; HARDY, C.; NORD, W (Org.). **The SAGE handbook of organization studies**. 2. ed. London: SAGE Publications, 2006.

BRAGA, G. Histórico, liquidação e inventariança da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. In: SEMINÁRIO SOBRE A IMPLANTAÇÃO DE TRENS TURÍSTICOS CULTURAIIS, 5, 2009,Campinas. Anais eletrônicos... Disponível em: <http://www.emdec.com.br/transporte/trens_turisticos/Palestras%20PDF/14/4%20%20Gonzalez%20Braga%20iRFFSA%20-%202014.pdf>. Acesso em: 31 out. 2009.

BORGES, J. L.; GUERRERO, M. **O livro dos seres imaginários**. São Paulo: Globo, 1996. 182p.

BRANDÃO, Helena H. Nagamine. **Introdução à análise do discurso**. Campinas: UNICAMP, 1996. 120p.

BURREL, G. Ciência normal, paradigmas, metáforas, discursos e genealogia da análise. In: CLEGG, S.; HARDY, C.; NORD, W. (Org.). **Handbook de estudos organizacionais**. Organização e Tradução Miguel Caldas et al. São Paulo: Atlas, 2007. p. 437-460.

CABRAL, Augusto César de Aquino. A análise do discurso como estratégia de pesquisa no campo da administração: uma visão global. **Contextus - Revista Contemporânea de Economia e Gestão**, nº 1, v., Fortaleza, 2005. p. 59-68.

CARVALHO, Cristina Amélia Pereira; VIEIRA, Marcelo Milano Falcão; LOPES, Fernando Dias. Contribuições da perspectiva institucional para análise das organizações. In:

ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO, 23, 1999, Salvador. **Anais...** Salvador: EnANPAD, 1999. p. 1-15.

COELHO, E. J. J. ; SETTI, J. B. A E.F. **Vitória a Minas e suas locomotivas desde 1904**. Rio de Janeiro: Sociedade de Pesquisa para Memória do Trem, 2000. 160p.

DI MAGGIO, P.; POWELL, W.W. **The iron cage revisited: institutional isomorphism and collective rationality in organizational fields**. **American Sociological Review**, v. 48, Yale University, 1983. p. 147-160.

FISCHER, R. M. B. Foucault e a análise do discurso em educação. **Cadernos de Pesquisa**, nº. 114. Porto Alegre: UFRGS, 2001. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/cp/n114/a09n114.pdf>>. Acesso em: 15 mai. 2011.

FRANZ, M.L. O processo de individualização. In: JUNG, C. G (Org.). **O Homem e seus símbolos**. 2. ed. especial. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2008. p. 207-308.

FREUD, S. **Psicologia de Grupo e Análise do Ego**. Rio de Janeiro: Imago Editora, 1976. 132p.

FUNDAÇÃO VALE. **Outras Memórias, outros patrimônios**: relato técnico do Programa de Educação Patrimonial Trem da Vale. Belo Horizonte: Fundação Vale, 2010.

GARCIA, E. C.; MOREIRA, M. O. M. Somos uma grande família: o papel do mito da grande família no controle psicossocial por vínculos. In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO, 32, 2008, Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro: EnANPAD, 2008. p. 1-15.

GUARIDO FILHO, E. R.; MACHADO-DA-SILVA, C. L; GONÇALVES, S.A. Institucionalização da teoria institucional no contexto dos estudos organizacionais no Brasil. In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO, 33, 2009, São Paulo. **Anais...** São Paulo: EnANPAD, 2009. p. 1-16.

GRANOVETTER, M. **Economic action and social structure: the problem of embeddedness**. **American Journal of Sociology**, v.91, Chicago, nov. 1985. p. 481-510.

HAGEN, R.; HAGEN R. M. **Egipto**. Köln: Taschen, 2005. 240p.

HENDERSON, J. L. Os mitos antigos e o homem moderno. In: JUNG, C. G (Org.). **O Homem e seus símbolos**. 2. ed. especial. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2008. p. 134-206.

ICHIKAWA, Elisa Yoshie; ICHIKAWA, Luciano Mendes. O sujeito moderno sob o olhar “pós-moderno”: as contribuições da análise de discurso produzida no contexto francês para os estudos organizacionais. In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO, 30, 2006, Salvador. **Anais...** Salvador: EnANPAD, 2006.

JONES, M. O. **Studying organizational symbolism: what, how, why?** Thousand Oaks: Sage Publications, 1996. 73p.

JUNG, C. G. Chegando ao inconsciente. In: JUNG, C. G (Org.). **O Homem e seus símbolos**. 2. ed. especial. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2008. p. 15-132.

LACAN, Jacques. **Escritos**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1995. 938p.

_____. O inconsciente freudiano e o nosso. In: LACAN, Jacques. **O Seminário: XI Os quatro conceitos fundamentais da psicanálise**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1998. 269p.

LOPES, R. K. Nova Estação para o Trem do Pantanal em Campo Grande-MS. In: **4.º Concurso de Monografia CBTU 2008**. A Cidade nos Trilhos: Transporte de Passageiros sobre Trilhos para o Desenvolvimento Urbano e Regional: Monografias Premiadas/coordenação: Bianca Kwiatkowski Ribeiro. Rio de Janeiro: Companhia Brasileira de Trens Urbanos, 2008. p. 197-221.

MACHADO- DA-SILVA, C. L.; GUARIDO FILHO, E.R.; ROSSONI, L. Campos organizacionais: Seis diferentes leituras e a perspectiva de estruturação. **Revista de Administração Contemporânea**, v.14, Edição Especial 2010. Rio de Janeiro: ANPAD, 2010. p. 109-147.

_____; FONSECA, V.S. Conversação entre abordagens da estratégia em organizações: escolha estratégica, cognição e instituição. **Revista de Administração Contemporânea**, v.14, Edição Especial 2010. Rio de Janeiro: ANPAD, 2010. p. 51-75.

MEYER, J.W.; ROWAN, B. Institutionalized Organizations: Formal Structure as Myth and Ceremony. **The American Journal of Sociology**, v. 83, n. 2, Chicago, 1977. p. 340-363.

NETO, F. J. R. Do Mito do Fundador ao Mito do Édipo: possíveis contribuições psicanalíticas. In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO, 32, 2008, Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro: EnANPAD, 2008. p. 1-16.

NEVES, S. Trens turísticos e culturais e bondes filiados à ABOTTC. In: SEMINÁRIO SOBRE A IMPLANTAÇÃO DE TRENS TURÍSTICOS CULTURAIS, 5, 2009, Campinas. **Anais eletrônicos...** Disponível em: <http://www.emdec.com.br/transporte/trens_turisticos/Palestras%20PDF/14/3A%20Trens%20Turisticos%20ABOTTC%20-%202014.pdf>. Acesso em: 29 out. 2009.

OLIVEIRA, Ubiratan Corrêa Ribeiro et. al. Representações sociais de uma ferrovia: um estudo de caso sobre os maquinistas da Estrada de Ferro Vitória a Minas – EFVM. In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO, 32, 2008, Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro: EnANPAD, 2008. p. 1-16.

PENN, G. Análise semiótica de imagens paradas. In: BAUER, M.W.; GASKELL, G. **Pesquisa Qualitativa com texto, imagem e som: um manual prático**. Petrópolis: Vozes, 2002. p. 319-342.

PHILLIPS, Nelson; HARDY, Cynthia. **Discourse analysis: investigating processes of social construction**. Thousand Oaks: Sage Publications, 2002. 97p.

POWELL, Walter W. Neither Market nor Hierarchy: Network forms of organization. **Research in Organizational Behavior**, v.12, Greenwich, JAI Press Inc. 1990. p. 295-336.

PUGH, D. S.; HICKSON, D. J. **Os teóricos das organizações**. Organização de Suzana Braga Rodrigues et al. Tradução de Afrânio Carvalho Aguiar et al. 5. ed. Rio de Janeiro: Qualitymark, 2004. 226p.

RIBEIRO, Denise. Estruturas organizacionais: a lente institucional contribui para a construção de um conceito sob um novo olhar? In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO, 33, 2009, São Paulo. **Anais...** São Paulo: EnANPAD, 2009. p. 1-16.

ROSA, Alexandre Reis; TURETA, César; PAÇO-CUNHA, Elcemir. Estudos Críticos e Pesquisa Organizacional: uma proposta teórico-metodológica a partir da análise crítica do discurso e da teoria do discurso de Pierre Bourdieu. In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO, 30, 2006, Salvador. **Anais...** Salvador: EnANPAD, 2006. p. 1-16.

RUBENS-CINEMAMUDO. Disponível em <<http://rubens-cinemamudo.blogspot.com>> . Acesso em 16 de outubro 2011.

SIMON, H. A. **Models of Man: Social and Rational**. New York: Wiley, 1987. 287p.

TOLBERT, P. S. ; ZUCKER, L. G. A Institucionalização da Teoria Institucional. In: CLEGG, S.; HARDY, C.; NORD, W. (Org.). **Handbook de estudos organizacionais**. Organização e Tradução Miguel Caldas et al. São Paulo: Atlas, 2007. p. 194-217.

UAI. Disponível em <http://www.uai.com.br/htmls/app/noticia173/2010/06/25/noticia_minas,i=165922/RODOVIA+DA+MORTE+MATOU+17+PESSOAS+NOS+ULTIMOS+TRES+DIAS.shtml>. Acesso em 18 de setembro 2011.

VALE. Desenvolvido pela Vale S.A. Disponível em: < <http://www.vale.com/pt-br/o-que-fazemos/logistica/ferrovias/estrada-de-ferro-vitoria-a-minas/paginas/default.aspx>>. Acesso em: 25 abril 2011.

VERGARA, S. C. **Projetos e relatórios de pesquisa em administração**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2004. 102p.

YALOM, I. D.. **When Nietzsche wept**. New York: HarperCollins Publishers, 2003. 310p.

APÊNDICES

APÊNDICE A – Roteiro de Entrevistas

Usuários do trem de passageiros

- 1- Com qual finalidade e em que frequência você utiliza o transporte ferroviário?
- 2- Na sua vida, o que representa o trem da estrada de ferro Vitória-Minas?
- 3- Em termos financeiros, o que significa para você a opção pelo transporte ferroviário?
- 4- O que distingue o transporte ferroviário dos demais meios de transporte?
- 5- Quais as vantagens e desvantagens você percebe na tecnologia oferecida pelo trem de passageiros?
- 6- Como você avalia os serviços prestados pela companhia ferroviária? O que poderia melhorar?
- 7- Você sabe quem são as pessoas que trabalham no trem? O que representa para você a profissão desses funcionários? Quais habilidades eles devem desenvolver para o atendimento dos passageiros?
- 8- Quais as suas percepções sobre as normas e regulamentos que devem ser observados na viagem e nas paradas do trem?
- 9- De que maneira você percebe a atuação da companhia ferroviária nas cidades que fazem parte da trajetória do trem?
- 10- Em sua opinião, o que representa o trem para as comunidades pelas quais ele passa?
- 11- O trem da EFVM é o único transporte regular ferroviário de passageiros em operação no Brasil. Para você, por que a companhia que o administra ainda mantém o trem em funcionamento?
- 12- Existe algum episódio ou caso que o marcou nas viagens que você fez neste trem?
Caso positivo, favor relatá-lo.

Gestores e Operadores do trem de passageiros

- 1) Na sua vida, o que representa o trem da estrada de ferro Vitória-Minas?
- 2) Quais as funções você desempenha na EFVM?
- 3) Em sua opinião, em termos financeiros, o que significa para o usuário do serviço ferroviário a opção por esse transporte?
- 4) O que distingue o transporte ferroviário dos demais meios de transporte?
- 5) Quais as vantagens e desvantagens você percebe na tecnologia oferecida pelo trem de passageiros?
- 6) Como você avalia os serviços prestados pela companhia ferroviária? O que poderia melhorar?
- 7) O que representa para você as profissões envolvidas no serviço ferroviário e como elas são reconhecidas pela sociedade? Quais habilidades os funcionários devem desenvolver para o atendimento dos passageiros?
- 8) Quais as suas percepções sobre as normas e regulamentos que devem ser observados na viagem e nas paradas do trem?
- 9) De que maneira você percebe a atuação da companhia ferroviária nas cidades que fazem parte da trajetória do trem?
- 10) Em sua opinião, o que representa o trem para as comunidades pelas quais ele passa?
- 11) O trem da EFVM é o único transporte regular ferroviário de passageiros em operação no Brasil. Para você, por que a companhia que o administra ainda mantém o trem em funcionamento?
- 12) Existe algum episódio ou caso que o marcou em sua trajetória profissional na EFVM? Caso positivo, favor relatá-lo.

APÊNDICE B – Ficha de Entrevistas

ENTREVISTA N°:	FITA N°:
-----------------------	-----------------

Início	__:__h	Fim	__:__h	Duração	__:__h	Data: __/__/__
---------------	--------	------------	--------	----------------	--------	-----------------------

CONFIDENCIAL

Nome				
Fone/Contato				
Estado civil				
Profissão				
Empresa				
Escolaridade				
Natural de				
E-mail				
Sexo	MASCULINO		FEMININO	

INFORMAÇÕES SOBRE A VIAGEM

Estação de Embarque	
Estação de Destino	
Motivo da Viagem	

OBSERVAÇÕES
