

As representações sociais do centenário da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil na imprensa sul-mato-grossense¹

Jéssika de Souza Corrêa²

Marcos Paulo da Silva³

Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Campo Grande, MS

Resumo

O artigo tem como objetivo analisar como o centenário da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) foi tratado pela imprensa de Campo Grande (MS) por meio da cobertura dos jornais *O Estado MS* e *Correio do Estado* e das emissoras *TV Morena*, *TV Guanandi* e *TV MS Record*, alguns dos principais veículos de comunicação da capital de Mato Grosso do Sul. Ao optar pelo estudo comparativo e qualitativo, o artigo, que é uma adaptação da monografia apresentada como trabalho de conclusão de curso, contribui para a compreensão da abordagem de cada veículo a partir de uma análise crítica a respeito da publicação de informações quando em pauta esteve o centenário da NOB. A pesquisa problematiza a construção histórica do lema de “desenvolvimento e progresso” estereotipado pela imprensa, que muitas vezes não questiona as outras possíveis consequências da chegada da ferrovia a Mato Grosso do Sul.

Palavras-chave: Jornalismo; ferrovia; Noroeste do Brasil; Mato Grosso do Sul.

Introdução

A necessidade de integrar o interior do Brasil às regiões mais populosas e proteger as fronteiras com o Paraguai e a Bolívia fez com que a criação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil se tornasse realidade. O ponto inicial, a Estação Noroeste de Bauru (SP), foi inaugurado em 1906. A outra frente da ferrovia saíria de Porto Esperança (MT). A ligação entre as extremidades só aconteceu em 1914, quando a linha chegou a Campo Grande.

Sinônimo de progresso e de desenvolvimento para a opinião pública da época, a Noroeste do Brasil fez com que a então Vila de Campo Grande – como era chamada – se adaptasse para receber um novo cenário. A circulação de pessoas, informações e mercadorias tornou-se mais ágil. As condições de trabalho e remuneração dos recém-chegados japoneses nas fazendas de café do interior de São Paulo fez com que procurassem outra forma de sobrevivência no território que seria o futuro Estado de Mato Grosso do Sul.

¹ Trabalho apresentado na Divisão Temática de Jornalismo, da Intercom Júnior – XII Jornada de Iniciação Científica em Comunicação, evento componente do XXXIX Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação.

² Bacharel em Comunicação Social – Habilitação em Jornalismo pela UFMS, email: jessikas.correa@hotmail.com

³ Orientador do trabalho. Professor do Curso de Comunicação Social – Habilitação em Jornalismo da UFMS, email: marcos.paulo@ufms.br

Contudo, as obras ainda não haviam sido finalizadas, o que, conforme pesquisas históricas, obrigou a maioria a percorrer o caminho a pé com suas famílias. A mão-de-obra dos imigrantes japoneses contribuiu para o crescimento populacional e econômico de Campo Grande.

Pode-se afirmar que os avanços sociais, econômicos e culturais que a construção de ferrovias como a Noroeste causou no Brasil no final do século XIX e início do século XX contribuem para um processo de ressignificação do espaço urbano e estão relacionados indiretamente ao um processo histórico de “construção social da realidade” (BERGER & LUCKMANN, 1974). A região central de Campo Grande foi edificada em torno dos trilhos da NOB. Bairros e vilarejos foram criados e o setor de serviços teve um salto acelerado para atender as necessidades dos viajantes. Já no interior do Estado, em Três Lagoas (distante 326 quilômetros da capital estadual), por exemplo, houve a implantação do cultivo de eucalipto, madeira que abastecia os vagões. Devido a essa importância histórica, o Complexo Ferroviário de Campo Grande foi tombado pela União em 2009. Entre os imóveis estão casas de operários, funcionários intermediários e graduados, escritórios, oficinas, escola, a caixa d’água e a estação ferroviária.

Embora a celebração oficial do centenário da chegada da NOB a Campo Grande tenha ocorrido em outubro de 2014, a imprensa regional tratou a cobertura do tema de forma gradual e a partir de eventos episódicos durante o decorrer do ano. Nesse contexto, a proposta central do estudo é analisar como a comemoração do centenário da chegada da estrada de ferro foi construída por meio de matérias e reportagens da imprensa campo-grandense. O projeto tem como objetivo analisar qualitativamente a cobertura jornalística da efeméride, por meio de uma amostragem não-probabilística, e analisar como a temática de desenvolvimento e progresso da região foi construída midiaticamente.

Nesse sentido, para a garantia da qualidade do recorte empírico, foram selecionados 12 itens de análise dos meios de comunicação regionais, veiculados entre maio e outubro de 2014. Dos jornais impressos foram extraídas quatro matérias e um editorial da edição de 11 de outubro de 2014 do jornal *O Estado MS* (publicações feitas no contexto da cobertura da comemoração do aniversário de 37 anos da criação de Mato Grosso do Sul) e uma matéria da edição do dia 9 de maio de 2014 do jornal *Correio do Estado* (sobre as comemorações do centenário da NOB). Das emissoras televisivas foram selecionadas quatro reportagens da *TV Morena* (afiliada da Rede Globo), na série especial “*Cem Anos*”, exibida entre os dias 14 e 17 de agosto de 2014 (em diálogo com a cobertura das comemorações do Centenário

da Imigração Japonesa na cidade) e uma matéria cada da *TV Guanandi* (afiliada da Rede Bandeirantes) e *TV MS Record*, produzidas no mês de maio e agosto, respectivamente, sobre as comemorações do centenário da ferrovia. O artigo trata-se de uma adaptação da monografia produzida pela autora como trabalho de conclusão do Curso de Comunicação Social – Habilitação em Jornalismo da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS).

A construção jornalística da realidade

O conceito de “representações sociais”, apresentado originalmente pelo sociólogo francês Émile Durkheim, foi recuperado pelo psicólogo social Serge Moscovici com o objetivo de estudar o nascimento de um sentido comum compartilhado socialmente; ou seja, a partir do questionamento sobre como as “representações científicas” são transformadas em “representações comuns”. Para o psicólogo, também francês, o modo como um grupo organiza seu “funcionamento cognitivo” contribui para o nascimento de um sentido comum por meio de orientações para modelos simbólicos, imagens e valores específicos compartilhados. De acordo com Moscovici (2003, p.208), “as representações sociais têm como finalidade primeira e fundamental tornar a comunicação, dentro de um grupo, relativamente não-problemática e reduzir o ‘vago’, através de certo grau de consenso entre seus membros”.

Um dos pontos principais abordados por Serge Moscovici (2003) na obra clássica “*Representações sociais: estudos em Psicologia Social*” é a relação das representações sociais com a comunicação. Para o autor, as representações compartilhadas têm “seus elementos construídos através da comunicação”. Por ter como centro a comunicação e as representações oriundas desta, a teoria se constitui como uma modalidade de “conhecimento prático” que dá sentido aos eventos que não são normais; isto é, um tipo de conhecimento que forja as evidências da realidade consensual e ajuda na “construção social da realidade” (BERGER & LUCKMANN, 1974). Em suma, Moscovici (2003) define a representação social como o processo pelo qual se estabelece a relação entre o mundo e as coisas.

As representações sociais comuns são construídas para que seja possível se familiarizar com aquilo que é estranho, que leva à incompreensão ou à ambiguidade das ideias: “Elas [as representações sociais] são formadas por meio de influências recíprocas, através de negociações implícitas no curso das conversações, onde as pessoas se orientam

para modelos simbólicos, imagens e valores compartilhados específicos” (MOSCOVICI, 2003, p.208). Em outros termos, trata-se daquilo que é adquirido com base em um “senso comum” que, por sua vez, contribui para interpretar similantemente os eventos compartilhados pela sociedade.

Segundo Moscovici (2003), as representações sociais podem ser compreendidas com ênfase na Psicologia Social por três aspectos: 1) possuem um aspecto impessoal, no sentido de pertencer a todos; 2) constituem representações de “outros” e são pertencentes a outras pessoas ou a outro grupo; e 3) consistem numa representação pessoal, percebida afetivamente como pertencente ao ego. Isso quer dizer que as representações sociais penetram na vida das pessoas e a partir disso constituem parte da realidade a partir de duas vertentes denominadas “realidade objetiva” e “realidade subjetiva”, detalhadas pelos sociólogos Peter Berger e Thomas Luckmann em “*A Construção Social da Realidade*”, obra publicada originalmente em 1966 e que se tornou clássica no campo das ciências humanas e sociais, que também se estrutura a partir de uma compreensão densa do conceito de “senso comum”, que engloba os fatos cotidianos vividos em sociedade

Argumentam Berger & Luckmann (1974, p.71): “o ser humano em desenvolvimento não somente se correlaciona com um ambiente natural particular, mas também com uma ordem cultural e social específica, que é mediatizada para ele pelos outros significados que o têm a seu cargo”. Realidade objetiva e realidade subjetiva caminham juntas, tanto que uma se transforma na outra a partir da interpretação de sentidos. Para Berger & Luckmann (1974, p.179), “aquilo que é real fora corresponde ao que é real dentro”. Ou seja, utilizando o exemplo do tema proposto, a instituição Estrada de Ferro Noroeste do Brasil integra a “realidade objetiva”, pois é concreta e suas decorrências (mudança no modo de urbanização, influência na economia regional, etc.) são também verificadas de modo concreto na realidade social. Já os conceitos de “evolução”, “desenvolvimento” e “progresso” que permeiam sua história fazem parte da “realidade subjetiva”, uma vez que constituem ideais abstratos que envolvem a chegada da ferrovia ao território que viria a ser Mato Grosso do Sul.

Num horizonte teórico, de acordo com Berger & Luckmann (1974, p.179), “há sempre mais realidade objetiva ‘disponível’ do que a efetivamente interiorizada em qualquer consciência individual, simplesmente porque o conteúdo da socialização é determinado pela distribuição social do conhecimento”. É correto afirmar, nesse cenário, que o acesso à “realidade objetiva” será mais facilmente efetivado em comparação ao

acesso à “realidade subjetiva”, devido aos acontecimentos que por algum interesse deixam de ser contados ou passados para as futuras gerações.

Na prática, um corpo de conhecimento é transmitido por gerações e é “aprendido como verdade objetiva no curso da socialização, interiorizando-se assim, como realidade subjetiva” (BERGER E LUCKMANN, 1974, p.95) – com destaque para o papel do jornalismo compreendido como instituição social constituinte da “realidade objetiva” que constrói representações sociais constituintes da “realidade subjetiva”. Esta última, por sua vez, tem o poder simbólico de influenciar pontos de vista e modelos de pensamento dos indivíduos.

Conceitualmente, o processo de “conservação da realidade” impede que todos os indivíduos participem das matrizes do processo de socialização. Isto é, em determinados momentos da história, certos pontos de vista se tornam hegemônicos e, com tal influência, disseminam procedimentos de conservação da realidade, impedindo modos alternativos de interiorização da realidade objetiva. Nas palavras de Berger & Luckmann (1974, p.196), “há também as definições de realidade competindo umas com as outras e mais diretamente ameaçadoras, que podem ser socialmente encontradas”.

Entende-se que a realidade subjetiva pode ser transformada cotidianamente, uma vez que o próprio convívio em sociedade já determina esse processo. Para Berger & Luckmann (1974, p.207), “estar em sociedade já acarreta um contínuo processo de modificação da realidade subjetiva. Falar a respeito da transformação implica, por conseguinte, a discussão dos diferentes graus de modificação”. Abre-se caminho, nesse contexto, para uma melhor compreensão do processo de interiorização de preceitos, valores e tradições estabelecido pelo jornalismo, voltando-se às dinâmicas de construção social dos acontecimentos midiáticos. Tal perspectiva é essencial para as representações sociais estabelecidas na cobertura jornalística do centenário da chegada da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil a Campo Grande.

Inferências a respeito das representações sociais disseminadas pela mídia

Parte significativa dos acontecimentos elencados como de maior relevância na história de Mato Grosso do Sul possui de algum modo ligação com a instalação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil na região. Tratada como uma instituição social de importância reconhecida na história regional, a NOB pode ser interpretada como parte integrante do fenômeno definido por Berger e Luckmann (1974) como “realidade objetiva”; ou seja, uma

instituição social com influência concreta na sociedade e na cultura local. Muito aguardada por quem já morava na região na época de sua instalação (os primeiros anos do século XX), a ferrovia se consolidou a partir da chegada de imigrantes, dentre eles os japoneses, que auxiliaram no processo de instalação dos trilhos e, sobretudo, no crescimento populacional, urbano e econômico da cidade. Tais acontecimentos foram essenciais para que a porção Sul de Mato Grosso se desmembrasse do domínio exercido pela região Norte, culminando décadas depois na criação de um novo Estado, como se entende ter sido desejo das elites sulistas na época.

Devido às transformações originadas por meio de sua implantação, a Noroeste do Brasil integra até os dias atuais o imaginário social sul-mato-grossense como um dos maiores (senão o maior) símbolo de progresso do Estado. Houve a partir da instalação da estrada de ferro a necessidade de criação de estabelecimentos comerciais, o incentivo à agricultura expansiva, o fenômeno do êxodo rural, o crescimento populacional e a expansão da exportação de produtos (como a erva mate), além de toda uma dinâmica de planejamento urbanístico com base na construção de bairros e de instituições ao redor da linha férrea, regiões que materializaram a maior parte da história dos trilhos e de crescimento da cidade.

Todos esses processos estão presentes nas descrições (e, muitas vezes, nas adjetivações) das narrativas jornalísticas sobre o centenário da chegada da ferrovia. “Apogeu da era ferroviária”, “tempos áureos”, “época de ouro” e “símbolo de crescimento” são exemplos de expressões encontradas nos textos analisados. No entanto, compreende-se que todos esses acontecimentos, considerados históricos e de relevância para o Estado, são ressaltados em detrimento de outros – ocultados ou silenciados. O que se identifica na análise do material jornalístico é uma narrativa a respeito de como a Noroeste do Brasil representou um fenômeno histórico de natureza predominantemente (se não exclusivamente) positiva para a região. Nota-se que outras consequências não são problematizadas e não há questionamentos relevantes sobre a instalação dos trilhos. Alguns desses fatores ocultados pelas narrativas ajudam a evidenciar as representações sociais que são criadas em torno da estrada de ferro e dialogam com a concepção que Berger e Luckmann (1974) denominam de “realidade subjetiva” – isto é, elementos simbólicos que contribuem para a compreensão da “realidade objetiva”. Trata-se de uma espécie de silenciamento midiático a respeito de conceitos e ações camuflados na história e que resultam em pouco ou nenhum conhecimento por parte da maioria dos consumidores de informação desses veículos.

A partir do momento em que o Governo Federal aprovou, em 1908, a construção da Noroeste do Brasil partindo de Bauru (SP) com destino ao Sul de Mato Grosso, com a justificativa de que o interior do País precisaria ser “desbravado”, muita expectativa foi gerada na opinião pública da época. Apesar de a construção da ferrovia ter sido “planejada” pelos Clubes de Engenharia de São Paulo e do Rio de Janeiro, nota-se, quando se busca aprofundamento em pesquisas a respeito do contexto histórico, algumas incongruências em relação aos relatos memorialísticos sobre a história da estrada de ferro (relatos muito presentes nos argumentos das fontes entrevistadas nas matérias analisadas). Entende-se que existem outros aspectos relevantes que mereceriam detalhamento, muitos deles não vinculados aos imaginários de desenvolvimento e de progresso tão ressaltados desde a chegada dos trilhos ao então Sul de Mato Grosso.

O relatório da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB), produzido na época, apresenta informações de destaque sobre as condições da ferrovia poucos anos após sua inauguração. O documento ressalta pontos preocupantes sobre a manutenção da linha férrea no Estado logo no início do século XX. Segundo o registro, os trilhos apresentavam “condições fraquíssimas e bem desgastadas”. Nas estações provisórias, a madeira utilizada encontrava-se podre, além de ter sido identificado pouco suporte para depósito de materiais de manutenção e de abrigos para as mercadorias que precisavam ser escoadas. Ainda segundo o relatório, inúmeras travessias contavam com pontes provisórias, em que apenas eram lançados os trilhos, “sem segurança alguma”. Além disso, desde a instalação dos trilhos no percurso definido, a Noroeste do Brasil não teria recebido os investimentos necessários para sua manutenção. O primeiro exemplo que confirma esse quadro de precariedade é o fato de o Governo Federal ter definido como padrão bitolas de um metro de distância, consideradas as mais frágeis na época e utilizadas para a construção das ferrovias de menor expressividade no País.

Outro fator relevante consiste nas sucessivas greves realizadas pelos trabalhadores da NOB (NEVES, 1958, p.86 *apud* GHIRARDELLO, 2002, p.68). Estudos mostram que os operários deixaram de receber os pagamentos em dia por inúmeras vezes, contribuindo, ao lado de outras dificuldades, para que a inauguração da ferrovia ocorresse somente nove anos após o início da construção. De acordo com Ghirardello (2002), a NOB atrasou o pagamento dos operários por ter passado, naquele período, por uma grave crise financeira. O autor aponta que a Companhia, ao perceber que perderia a concessão da estrada de ferro por problemas financeiros, pouco fez questão para mantê-la (GHIRARDELLO, 2002). A

empresa, então, optou por gerenciar apenas o trecho da Noroeste do Brasil no Estado de São Paulo.

Ainda nesse contexto, Trubiliano (2005) argumenta que no início do século XX a porção Sul do então Estado de Mato Grosso encontrava-se em estado de precariedade e que a chegada da ferrovia acabou por ocultar fatores socioeconômicos que deveriam ser levados em consideração, uma vez que a região carecia de investimentos. Mesmo com a chegada de imigrantes e de trabalhadores brasileiros de outros Estados em busca de oportunidades de emprego na ferrovia e no comércio local que estava em expansão, a região precisava importar produtos alimentícios básicos a preços muito elevados para a realidade do período, o que colocou muitas famílias em situação de precariedade (TRUBILIANO, 2005). Outros pontos destacados pelo autor são o desmatamento e a dizimação de populações indígenas decorrentes do avanço da construção dos trilhos. Trubiliano (2005) argumenta que embora instalada no Sul de Mato Grosso para contribuir com o processo de integração do interior do País, a NOB “desmatou e dizimou tribos indígenas, o que possibilitou o aparecimento de novos núcleos urbanos e promoveu o aprimoramento dos já existentes, culminando no estabelecimento de uma rede de cidades na fronteira Oeste”.

Ressalta-se ainda que em poucos momentos as narrativas memorialísticas contextualizam o incentivo à construção das rodovias a partir da década de 1950 como um dos processos responsáveis pelo sucateamento da Noroeste do Brasil. Assim como ocorrera com a ferrovia no início do século XX, o transporte rodoviário foi considerado um fenômeno tecnológico estimulado no Brasil por políticas elaboradas desde o governo do presidente Getúlio Vargas. A partir daí, os incentivos para as ferrovias brasileiras ficaram escassos e o fomento à aquisição de automóveis cresceu, tornando-se mais acessível à população. Contudo, mesmo com a ausência de incentivo ao transporte ferroviário pelo governo brasileiro a partir dos anos 1950, a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, quando lembrada no contexto histórico de Campo Grande, é compreendida como protagonista do crescimento social, político e econômico da Capital ao longo da segunda metade do século XX sem a devida problematização do fenômeno.

Cem anos após sua inauguração, o romantismo em torno das ideias de progresso e de desenvolvimento ainda mexe como o imaginário social da população. O assunto é retratado pelo jornal *O Estado MS* na matéria “*Depois da criação do Estado, foco do transporte mudou*” a partir de uma fala da historiadora Alisolete Weigartner. Entretanto, o processo é tratado de modo sucinto e episódico, servindo predominantemente como

complemento às matérias anteriores, que abordam o esvaziamento da Vila de Ferroviários e o esquecimento do patrimônio histórico.

O abandono do patrimônio construído pela NOB em Mato Grosso do Sul é mencionado também na série especial “*Cem Anos*”, da TV Morena. Ao traçar um breve panorama histórico da chegada da ferrovia em Campo Grande, os repórteres responsáveis denunciam o desinteresse dos órgãos públicos em conservar o patrimônio. O enfoque destaca depoimentos de ex-ferroviários que ainda residem na região dos trilhos, mas são entrevistados também funcionários do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) e uma arquiteta, responsáveis pela tentativa de recuperação do patrimônio histórico. Outro fator brevemente citado nas reportagens produzidas pela TV Morena são as condições de trabalho dos japoneses no período de construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Menciona-se que muitos imigrantes tiveram de enfrentar as cheias do Pantanal no processo de instalação dos trilhos, além da escassez de alimentos.

Figura 1 – Cobertura da TV Morena



(Fonte: Reportagem da série especial “*Cem Anos*”, da TV Morena, veiculada no dia 15 de ago/2014)

O tema do imaginário em torno das “memórias esquecidas” da Noroeste do Brasil é ressaltado nas matérias do jornal *O Estado MS* (“*Na vila, ainda há poucas famílias de ferroviários*”) e das emissoras TV Morena (nas duas primeiras matérias da série especial “*Cem Anos*”) e TV Guanandi (“*MIS expõe mostra dos cem anos da ferrovia Noroeste do Brasil*”). O ponto em comum nas abordagens gira em torno do gradativo abandono do Complexo Ferroviário pelos órgãos estatais, o que justifica as construções “em ruínas”.

Figura 2 – Cobertura da TV SBT MS



(Fonte: Matéria produzida e veiculada pela TV SBT MS em mai/2014)

Por outro lado, os lemas de “desenvolvimento” e “progresso” vinculados à chegada da NOB em Campo Grande são mencionados – e enfatizados – por todos os veículos analisados. Na primeira matéria da cobertura do jornal *O Estado MS*, publicada no caderno *Economia* da edição de 11 de outubro de 2014, por exemplo, o destaque ao tema é direcionado à transformação do cenário econômico regional por meio do agronegócio, promovendo destaque para como “o pilar da economia sul-mato-grossense obteve maior relevância e representatividade a partir da instalação dos trilhos”. O mesmo acontece na segunda matéria veiculada pelo jornal, na editoria *Cidades*, que ressalta a influência da ferrovia para “consolidar a riqueza da então região Sul do Estado de Mato Grosso”. Entretanto, entende-se que a cobertura não problematiza todos os aspectos da questão. Com o crescimento populacional na região, a produção agrícola tardou a suprir a demanda regional (TRUBILIANO, 2005). Segundo Carlos Alexandre Trubiliano (2005), mesmo com a instalação da Noroeste do Brasil na então porção Sul de Mato Grosso, fazia-se necessário importar produtos básicos de outros Estados a preços exorbitantes para o cenário da época, a exemplo do feijão, do arroz e do café.

Figura 3 – Cobertura do jornal O Estado MS



(Fonte: Página A6 do caderno *Economia* do *Jornal O Estado MS*. Edição de 11 de out/2014)

Figura 4 – Cobertura do jornal Correio do Estado



(Fonte: Página 5 do caderno *Cultura* do *Jornal Correio do Estado*. Edição de 9 de mai/2014)

Por seu turno, os veículos *Correio do Estado* e *TV Guanandi* utilizam a pré-cobertura da exposição “*Trilhos da Memória*”, realizada no Museu da Imagem e do Som de Mato Grosso do Sul (MIS-MS) em maio de 2014, para salientar “os efeitos positivos da chegada da ferrovia”, bem como a “importância histórica, econômica e humana” deixada

pelo desenvolvimento do transporte sobre trilhos no Estado. No caso da cobertura da *TV Morena*, a narração sobre “bons tempos” da NOB em Campo Grande caracteriza o texto inicial do repórter Alysson Maruyama, na primeira reportagem da série “*Cem anos*”. Já o jornalista Bruno Grubertt, também da emissora afiliada da *Rede Globo*, narra em diversos momentos “a importância histórica e o valor” dos imóveis deixados pela ferrovia, a “importância para economia do Estado” e a “sequência do inevitável desenvolvimento” de Campo Grande, sempre em contraponto ao sucateamento do patrimônio histórico da NOB por parte dos órgãos públicos. Questões centrais no processo histórico de construção da ferrovia no Estado sequer são mencionados em toda a cobertura regional sobre o centenário da chegada dos trilhos.

Considerações finais

Pautado por um recorte empírico qualitativo, o conteúdo analisado (matérias e reportagens da mídia regional), em maioria, reforça os conceitos de senso comum presentes no imaginário da população. A *TV Morena* e o jornal *O Estado MS* são os únicos veículos a trazer uma abordagem, ainda que pontual, sobre temas como a influência da implantação das rodovias para a paralisação gradual do transporte ferroviário e o processo de esquecimento dos imóveis que fazem parte dos complexos ferroviários da Noroeste do Brasil em Campo Grande e no interior do Estado. Durante a série “*Cem Anos*”, exibida pela *TV Morena*, uma das reportagens busca recontar a partir da história do Estado e da imigração japonesa, como essas memórias foram deixadas de lado com o passar dos anos, e mostra o estado em ruínas da maioria das construções deixadas pela NOB.

Coberturas semelhantes, como a do jornal *Correio do Estado* e da emissora *TV Guanandi*, abordaram os aspectos positivos da chegada da Noroeste do Brasil a Campo Grande e trataram da importância da manutenção das memórias deixadas pelos trilhos em alusão pontual e episódica ao nome da exposição “*Trilhos da Memória*”, promovida pelo MIS-MS, como programação de abertura das comemorações do centenário da chegada da NOB. São matérias com pouco aprofundamento no tema e com foco na divulgação do evento realizado. A cobertura da *TV MS Record* vincula a efeméride da ferrovia aos cem anos da imigração japonesa no município e concede maior destaque aos imigrantes do que propriamente ao tema ferrovia.

Com base na análise realizada, faz-se possível constatar que desde o anúncio de sua construção, diversos significados foram atribuídos à ferrovia Noroeste do Brasil – o que, de

acordo com Possas (2009), contempla “diversas representações, construções que lhe atribuíram sentidos diversos e significados variados”. A partir da compreensão de que as representações sociais em torno do tema “NOB” abrangem um conjunto de significações que constituem uma “realidade subjetiva”; e que tais representações materializam-se na configuração de pontos de vista sobre uma “realidade objetiva” (BERGER & LUCKMANN, 1974), conclui-se, com base nas análises acima, que a narrativa jornalística em torno do fenômeno histórico em questão atua como potencializadora de conceitos enraizados socialmente, reiterando pontos de vista que são repassados de geração em geração e fazendo com que outras interpretações não sejam retiradas do esquecimento.

Certamente, o principal fator para que a NOB seja considerada sinônimo de “desenvolvimento” e “progresso” para o Estado (significações manifestadas no campo da “realidade subjetiva”) vincula-se ao desmembramento da porção Sul de Mato Grosso, divisão que culminou na criação de Mato Grosso do Sul no final da década de 1970. Por esse motivo, a Noroeste do Brasil carrega até hoje diversos significados positivos a partir de sua chegada. São conceitos difundidos socialmente e que contribuem para que as gerações futuras saibam do processo que foi decisivo para a comemoração – celebrada anualmente em 11 de outubro – do aniversário do desmembramento e da “independência” da região Sul de Mato Grosso.

Assim, a partir da curiosidade de compreender quais fatores estão por trás dos ideais de “desenvolvimento” e de “progresso” trazidos pela ferrovia, optou-se por trabalhar com a teoria de “representações sociais” (MOSCOVICI, 2003) e com os conceitos de “realidade objetiva” e “realidade subjetiva” (BERGER E LUCKMANN, 1974). Foram encontrados assuntos pouco lembrados pela mídia campo-grandense, o que reforça o discurso de “avanço” legitimado pelas falas das fontes entrevistadas. Dentre os argumentos, observou-se a pouca atenção dada a acontecimentos históricos como: 1) a falta de investimentos na infraestrutura logo na fase inicial do transporte ferroviário na região, tendo sido constatado que cerca de duas décadas após a inauguração dos trilhos no Estado, boa parte das instalações já estava comprometida; 2) as condições de trabalho dos operários que também não eram favoráveis, visto que, de acordo com registros históricos, muitos passaram por necessidades básicas com a falta de alimentação e o atraso nos pagamentos dos salários; 3) o abandono precoce da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB) no projeto de manutenção devido a uma grave crise financeira que fez com que a empresa não desse a atenção devida à conservação dos trilhos no trecho de Mato Grosso (na época); 4) o

consequente abandono da concessão no Estado e a opção da Companhia por gerir a NOB somente no trecho paulista; 5) a desterritorialização, os conflitos e a dizimação de populações indígenas; 6) o desmatamento resultante do avanço dos trilhos; e 7) o abandono do projeto do transporte ferroviário a partir do incentivo para a implantação das rodovias desde a década de 1950 em todo o Brasil, fator decisivo para que as ferrovias deixassem de exercer papel preponderante no transporte nacional.

Verificou-se em boa parte do conteúdo analisado, seja na fala dos repórteres ou das fontes, a reprodução irrefletida dos conceitos de “desenvolvimento”, de “progresso”, de “crescimento” e de “avanço”, sempre em alusão ao acontecimento estudado. Compreende-se que se trata de concepções vinculadas à lógica do senso comum (isto é, difundidas a partir de conceitos compartilhados socialmente sem uma devida problematização), hipótese de pesquisa com possibilidade de aprofundamentos futuros.

Referências bibliográficas

ALEXANDRE, Marcos. **O Papel da Mídia na Difusão das Representações Sociais**. Revista Comum. Rio de Janeiro, v.6, n. 17, p.111-125 - jul./dez. 2001.

BERGER, Peter; LUCKMANN, Thomas. **A Construção Social da Realidade**: tratado de sociologia do conhecimento. Petrópolis: Vozes, 1974.

BITTAR, Marisa. **Mato Grosso do Sul, a construção de um Estado**: Regionalismo e divisionismo no Sul de Mato Grosso. Campo Grande: Editora UFMS, 2009.

GHIRARDELLO, Nilson. **À beira da linha**: formações urbanas da Noroeste Paulista [online]. São Paulo: Editora UNESP, 2002.

MOSCOVICI, Sergi. **Representações sociais**: investigações em psicologia social. Petrópolis: Vozes, 2003.

POSSAS, Lídia Maria Vianna. **Mulheres, Trens e Trilhos**: Modernidade no Sertão Paulista. Bauru (SP): Edusc, 2001.

SILVA, Marcos Paulo da. **Os valores-notícia na ‘boca do sertão’**: Uma proposta interpretativa para a relação jornalismo/vida urbana no centro-oeste paulista. IN: Anais do VII Encontro Nacional de Pesquisadores em Jornalismo. São Paulo (SP): Universidade de São Paulo, 2009.

TRUBILIANO, Carlos A. Barros. **Algumas considerações sobre a Ferrovia Noroeste do Brasil**: migração e ocupação em Campo Grande MT/MS (1905-1940): MÉTIS: história & cultura, junho de 2015.

TUCHMAN, Gaye. **Making News**: a study in the construction of reality. New York: Free Press, 1980.

WEINGÄRTNER, Alisolet Antonia dos Santos. **Apresentação**, nov. de 2015. Disponível em <www.capital.ms.gov.br/arca/canaisTexto?id_can=3553>. Acesso em 29 nov. 2015.