



O centenário da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil na imprensa de Campo Grande (MS): um estudo de representações sociais¹

Jessika Souza CORRÊA², bacharel em Comunicação Social – Jornalismo, UFMS

Marcos Paulo da SILVA³, Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS)

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 de televisão *TV Morena*, *TV Guanandi* e *TV MS Record*, alguns dos principais veículos de comunicação da Capital sul-mato-grossense. Ao optar pelo estudo comparativo e qualitativo, o artigo, que é uma adaptação da monografia apresentada no trabalho de conclusão de curso, contribui para a compreensão das especificidades da abordagem de cada veículo a partir de uma análise crítica, sob os parâmetros de uma visão normativa, a respeito da publicação de informações quando em pauta esteve o centenário da NOB. Foram analisados 12 materiais jornalísticos publicados no período de maio a outubro de 2014, ano de celebração da efeméride da Estrada de Ferro. A pesquisa problematiza a construção histórica do lema de “desenvolvimento e progresso” estereotipado pela imprensa. Parte-se da hipótese de que apenas os ideais de avanço são ressaltados pela mídia, que muitas vezes não questiona as outras possíveis consequências da chegada da ferrovia a Mato Grosso do Sul.

Palavras-chave: História do Jornalismo; História da Mídia; Comunicação; Jornalismo; Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.

Introdução

Em 2014 foram celebrados os 100 anos da chegada da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) a Campo Grande (MS). A linha férrea, que tinha no projeto como ponto inicial e final Bauru (SP) e Corumbá (MS, MT na época), respectivamente, era a promessa de desenvolvimento da porção sul do então Estado de Mato Grosso, o que culminou na vinda de

¹ Trabalho apresentado no GT História do Jornalismo no 3º Encontro Centro-Oeste de História da Mídia, realizado em 23 a 24 de junho de 2016 em Campo Grande - MS.

² Jornalista graduada pela Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS). E-mail: jessikas.correa@hotmail.com.

³ Orientador do trabalho. Professor do Curso de Jornalismo e do Mestrado em Comunicação da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS). Doutor em Comunicação Social pela Universidade Metodista de São Paulo (UMESP), com estágio de doutorado-sanduíche pela Syracuse University (New York, Estados Unidos). E-mail: marcos.paulo@ufms.br.



imigrantes, grande parte deles japoneses, pelo Porto de Santos e pelo Peru. As primeiras ferrovias do Brasil foram construídas em regiões economicamente desenvolvidas ou com potencial de crescimento, a exemplo do Leste do Estado de São Paulo, porção territorial economicamente forte devido ao cultivo de café. Até meados do século XIX, o objetivo central era escoar a produção aos portos, de onde partiria para a exportação.

A necessidade de integrar o interior do País às regiões mais populosas e proteger a fronteira 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 (MS). A ligação entre as extremidades só aconteceu em 1914, quando a linha chegou a Campo Grande.

Sinônimo de progresso e 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. 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 contribuem para o processo de ressignificação do espaço urbano e estão relacionados indiretamente ao processo histórico de “construção social da realidade” (BERGER & LUCKMANN, 1974). A região Central de Campo Grande foi erguida 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, 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 encontradas quatro reportagens da *TV Morena* 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* 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 Jornalismo da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS).

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 também destacado no primeiro capítulo deste trabalho 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 CEFNOB 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 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 rememorada 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 tema é tocado em uma das matérias estudadas. Como descrito anteriormente, as condições da Noroeste do Brasil já demonstravam sucateamento duas décadas antes do aceleramento do processo de implantação das rodovias no País. 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 Alisoete 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 CEFNOB 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 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.



(Fonte: Segunda 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”.



(Fonte: Matéria produzida e veiculada pela TV Guanandi 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.



(Fonte: Página A6 do caderno *Economia* do *Jornal O Estado MS*. Edição de 11 de out/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 (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 em Mato Grosso do Sul. No caso da cobertura da *TV Morena*, a narração sobre “bons tempos” da NOB em Campo Grande caracteriza o texto inicial do repórter Alysso 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.

EVENTO ESPECIAL

Centenário da Ferrovia é comemorado com palestras

A programação será realizada em diversos espaços culturais

Esplanada ferroviária. Em 1914, a região central da Avenida Calógeras recebia a Ferrovia NOB

DA REDAÇÃO

“Os efeitos positivos da chegada da ferrovia se concentraram em Campo Grande, embora os trilhos tenham atravessado todo o Estado”, explica o professor Paulo Roberto Cimó Quirino, da Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD). Ele é um dos palestrantes que participam das comemorações ao Centenário da Chegada da Estrada de Ferro Noroeste à Capital, que acontece hoje, a partir das 18h00min, no Museu da Inauguração do Soro (MIS).

Especialista no assunto, Cimó estudou a história e os impactos econômicos, políticos e sociais da chegada da ferrovia, durante o mestrado e o doutorado. Além dele, também participam a arquiteta e urbanista Norma Daris Ribeiro e a profes-

Saiba

Exposição multimídia sobre a ferrovia

“Trilhos da memória 100 anos” terá fotografias de Rachid Waqued, de uma série histórica sobre a NOB, o filme de David Cantero, “Maria fumaça, chuva e cinema”, fotografias do “Concurso de fotografias patrimônio histórico e cultural de MS – Nossa identidade”, e, ainda, as fotografias do “Album fotográfico de Mato Grosso do Sul”.

sora Arlinda Montalvão de Oliveira. Elas farão parte da mesa de debates, mediada pela professora pós-doutora

Maria Augusta de Castilho. “Não podemos comparar o que a ferrovia significou para o interior de São Paulo e o que significou para Mato Grosso do Sul. Aqui, o desenvolvimento se concentrou apenas na Capital”, explica Cimó. Segundo ele, Campo Grande viu crescer todo o setor do comércio durante o período e desbancou Corumbá da liderança que exercia.

Além dos debates pela manhã, também haverá realização do Projeto Exposição Literária, Projeto Almanaque e Performance em torno do tema, na Biblioteca Pública Estadual Dr. Isaias Palm, no período vespertino. Às 19h, no MIS, acontece a abertura da exposição audiovisual “Trilhos da memória 100 anos”.

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

Nota-se assim, 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.

A análise das matérias e reportagens presentes na cobertura da imprensa campo-grandense sobre os cem anos da chegada da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil a Campo Grande com base no conceito de “representações sociais” abre um leque para outras pesquisas, dentre elas uma abordagem teórico e conceitual a respeito da ideia de senso comum (por onde se disseminaram as representações sociais e os significados históricos relacionados à NOB), além de estudos a respeito do próprio processo de implantação do sistema rodoviário (em detrimento do transporte ferroviário) e suas consequências para o País. No caso dos conceitos vinculados à Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, boa parte das matérias e reportagens analisadas enfatizam os ideais de “progresso” e de “desenvolvimento” e deixam de lado outros pontos relevantes para o entendimento e problematização do contexto histórico no qual se desenvolveu o projeto urbano de Campo Grande.

É clara a identificação da população campo-grandense com a história da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Em termos históricos, a Capital de Mato Grosso do Sul foi desenhada e planejada a partir do traçado dos trilhos, desencadeando o processo de povoamento do perímetro urbano e concedendo espaço para a criação de diversos estabelecimentos do setor de serviços. Empregos foram gerados e resultaram em movimentação econômica inédita para os parâmetros regionais da época, beneficiando famílias e gerações inteiras (conceitualmente, trata-se de uma manifestação concreta na “realidade objetiva” da região).

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. 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 conseqüente abandono da concessão no Estado e a opção da Companhia por gerir a NOB somente no trecho paulista; 4) a desterritorialização, os conflitos e a dizimação de populações indígenas; 5) o desmatamento resultante do avanço dos trilhos; e 6) 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), outra hipótese de pesquisa com possibilidade de aprofundamentos futuros.

Entende-se que a busca por conhecimento acerca dos conceitos perpassados culturalmente de geração em geração contribui para um melhor entendimento da organização da sociedade e para a compreensão de acontecimentos históricos que, mesmo após anos (e décadas), ainda geram dúvidas ou deixam “em branco” parte da história. Esse provavelmente foi o ponto-chave das contribuições dadas pelo estudo da teoria de “representações sociais” e do conceito de “construção social da realidade” (objetiva e subjetiva).

Pautado por um recorte empírico qualitativo, o conteúdo analisado (matérias e reportagens da mídia local), 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 paralização 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.



O jornalismo é capaz de reforçar diversos significados já enraizados na sociedade, entretanto, cabe a ele redefinir fenômenos sociais e expor conceitos da “realidade subjetiva” para uma melhor compreensão da “realidade objetiva”. Cabe ao jornalismo, assim, reduzir o “espaço vago” que permeia as mais diferentes relações entre os acontecimentos sociais.

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.

CAMPESTRINI, Hildebrando. **A história de Mato Grosso do Sul**. Campo Grande: Gráfica e Papelaria Brasília Ltda., 1995.

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

LOSNAK, Célio José. **Jornais e Ferrovia**: Uma intenção social. IN: Anais do I Congresso Mundial de Comunicação Ibero-Americana (CONFIBERCOM). São Paulo (SP): Sociocom/Universidade de São Paulo, 2011.

LOSNAK, Célio José. **O Jornalismo e a Cidade**. IN: Anais do XXXIV Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação (Intercom). Recife (PE): Sociedade Brasileira de Estudos Interdisciplinares da Comunicação, 2011.

LOSNAK, Célio José. **Comunicação, Ferrovia e Território**: Um período na História do Jornalismo. IN: Anais do VIII Encontro Nacional de História da Mídia. Guarapuava (PR): Rede Alfredo de Carvalho/ Universidade Estadual do Centro-Oeste, 2011.

MEDITSCH, Eduardo. Jornalismo e construção social do acontecimento. In: BENETTI, Marcia, FONSECA, Virginia Pradelina da Silveira (Orgs.). **Jornalismo e acontecimento**: mapeamentos críticos. Florianópolis: Insular, 2010.

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



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

SCHMITZ, Aldo Antonio. **Fontes de notícias: ações e estratégias das fontes no jornalismo.** Florianópolis: Combook, 2011.

SILVA, Marcos Paulo da. **A construção cultural da narrativa noticiosa: noticiabilidade, representação simbólica e regularidade cotidiana.** Tese de doutorado. São Bernardo do Campo: Universidade Metodista de São Paulo, 2013.

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