

O centenário da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil na imprensa sul-mato-grossense: um estudo de representações sociais¹

Marcos Paulo da SILVA²
Jéssika Souza CORRÊA³

Resumo:

O artigo localiza-se na interface entre a Comunicação e a História pela via das representações sociais. Busca-se analisar como o centenário da construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB), celebrado em 2014, 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. Com base em uma abordagem qualitativa, o estudo contribui para a compreensão das representações criadas – em estratégias de ênfase e silenciamento – quando em pauta esteve o centenário da NOB. A pesquisa problematiza a construção do acontecimento jornalístico em interlocução com a construção histórica do lema de “desenvolvimento e progresso” estereotipado pela imprensa regional.

Palavras-chave:

Jornalismo. Representações sociais. Noroeste do Brasil. Mato Grosso do Sul.

The centenary of the Noroeste do Brasil railroad on the press of Mato Grosso do Sul: a study of social representations

Abstract:

The article is located at the interfaces between the fields of Communication and History by the context of social representations. It intends to analyze how the centenary of construction of the Noroeste do Brasil (NOB) railroad, celebrated in 2014, was covered by the press of Campo Grande (MS) through the focus of newspapers *O Estado MS* and *Correio do Estado* and television stations *TV Morena*, *TV Guanandi* and *TV MS Record*, some of the major media outlets in the capital of Mato Grosso do Sul state. Based on a qualitative approach, the study contributes to the understanding of representations created – from strategies of emphasis and silencing – when on the agenda was the centenary of the NOB. The research problematizes the construction of the journalistic event in interface with the historical construction of the theme of “development and progress” stereotyped by the regional press.

Keywords:

Journalism. Social representations. Noroeste do Brasil. Mato Grosso do Sul.

El centenario de la ferrocarril Noroeste do Brasil en la prensa de Mato Grosso do Sul: un estudio de las representaciones sociales

Resumen:

El artículo se encuentra en la interfaz entre la comunicación y la historia a través de las representaciones sociales. El objetivo es analizar cómo el centenario de la construcción del Ferrocarril del Noroeste de Brasil (NOB), firmado en 2014, fue tratado por la prensa de Campo Grande (MS) a través de la cobertura de los periódicos *O Estado MS* y *Correio do Estado* y las estaciones de televisión *TV Morena*, *TV Guanandi* y *TV MS Record*, algunos de los principales medios de comunicación en la capital de Mato Grosso do Sul basada en un enfoque cualitativos, el estudio contribuye a la comprensión de las representaciones creado - en estrategias de énfasis y de silencio - cuando en la agenda periodística fue el centenario de la NOB. La investigación analiza la construcción del evento periodístico en diálogo con la construcción histórica del tema del “desarrollo y progreso” estereotipada por la prensa regional.

Palabras clave:

¹Uma versão preliminar e resumida do artigo foi apresentada no III Encontro Centro-Oeste de História da Mídia, Campo Grande (MS), 2016.

² Professor do Mestrado em Comunicação e do Curso de Jornalismo da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS). E-mail: marcos.paulo@ufms.br.

³Jornalista graduada pela Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS). E-mail: jessikas.correa@hotmail.com.

Periodismo. Las representaciones sociales. Noroeste de Brasil. Mato Grosso do Sul.

INTRODUÇÃO

Este estudo localiza-se nas interfaces possíveis entre a Comunicação e a História – em menor proporção pela via da datação histórica do objeto e em maior extensão pela via das representações sociais que se estabelecem nas fronteiras entre os campos. Em 2014 foram celebrados os 100 anos da chegada da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) a Campo Grande, capital de Mato Grosso do Sul. A linha férrea, que tinha no projeto como pontos inicial e final, respectivamente, as cidades de Bauru (SP), no interior de São Paulo, e Corumbá (MS, MT na época), situada às margens do Rio Paraguai, na fronteira com a Bolívia, era a promessa de desenvolvimento da porção sul do então Estado de Mato Grosso, o que culminou na chegada de imigrantes, grande parte deles japoneses, pelo Porto de Santos e pelo Peru.

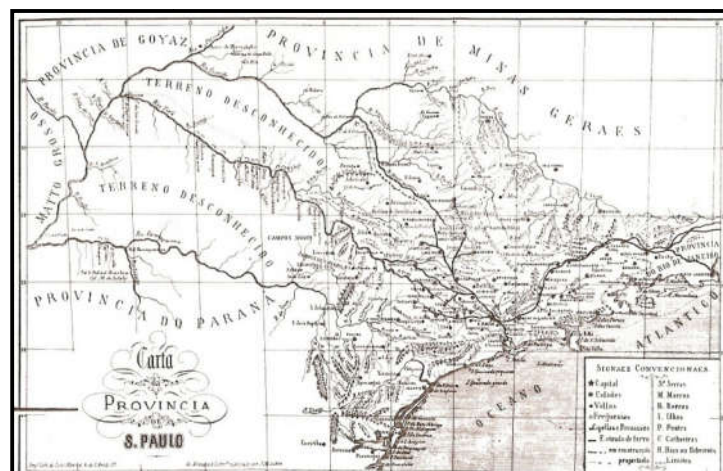
Em termos de marcos históricos, registra-se que dez anos após o início do funcionamento da primeira locomotiva na Europa, criada por George Stephenson, na Inglaterra, em 1835, foi assinada no Brasil a Lei Feijó, que determinava a instalação de ferrovias pelo território nacional. Em termos estratégicos, as estradas de ferro ligariam as capitais de Minas Gerais, Rio de Janeiro, Bahia e Rio Grande do Sul (GHIRARDELLO, 2002). “Outras propostas serão apresentadas, mas apenas em 1854 é aberto o primeiro trecho ferroviário brasileiro, inaugurado por Mauá” (GHIRARDELLO, 2002, p. 18). Em 1858, foi inaugurada a Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II, considerada uma das mais relevantes do país, pois ligava as principais regiões produtoras de café, com o objetivo de contribuir para o escoamento do produto até o Porto de Santos, no litoral de São Paulo.

Nesse sentido, pode-se afirmar que 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 desenvolvida devido à agricultura cafeeira. Até meados do século XIX, o objetivo central era escoar a produção aos portos, de onde partiria para a exportação para a Europa e para os Estados Unidos. A Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II culminou na criação de várias outras ferrovias pelo litoral do País (GHIRARDELLO, 2002). A partir do lucro que a produção e a comercialização de café proporcionaram ao Brasil, houve a abertura de investimentos para a construção de novas estradas, “como a Estrada de Ferro Santos-Jundiaí (1867), a Paulista (1872), a Ituana (1873), a Mogiana (1875) e a

Sorocabana (1875)” (GHIRARDELLO, 2002, p. 19).

O interior do Brasil, ainda pouco explorado e com certa desatenção por parte das elites políticas sediadas no Rio de Janeiro, carecia de alternativas de povoamento ou garantia de ocupação do território. A região era ofuscada pelo desenvolvimento econômico do Sudeste brasileiro e necessitava de investimentos com o objetivo de integrar o País, além da proteção das fronteiras (GHIRARDELLO, 2002). Um mapa, divulgado pelo *Almanaque Cultural de São Paulo* em 1878 (Figura 1), mostrara, na época, a carência de ocupação no oeste da então província de São Paulo e no sul da província de Mato Grosso, tratados como “terrenos desconhecidos”.

Figura 1 - Mapa da Província de São Paulo, 1878.



Fonte: FERREIRA, 2002, p. 84.

Para aquele momento histórico, as ferrovias se colocavam como potencial catalisador para a ocupação do território e o futuro desenvolvimento urbano das regiões mais afastadas das zonas litorâneas. A viabilização da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil aconteceu após a Proclamação da República, em 1889. Foram, então, autorizadas diversas concessões para a construção de ferrovias e hidrovias por todo o Brasil. O Decreto nº. 862, de 16 de outubro de 1890, foi essencial para o desenvolvimento da NOB (PAIVA⁴, 1913, p. 317 *apud* GHIRARDELLO, 2002, p. 21), uma vez que

[...] oferecia concessão de privilégio de zona ao Banco União do Estado de São Paulo para uma estrada de ferro que deveria partir de Uberaba, no Estado de Minas Gerais, em direção a Coxim, em Mato Grosso, exatamente em um dos troncos previstos no Plano de 1890. Tais concessões e suas subsequentes alterações resultariam no traçado da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. (GHIRARDELLO, 2002, p. 23).

⁴ PAIVA, A. R. Sinópsse da legislação da viação férrea federal (1835-1912). Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1913.



Até a época, a locomoção entre as cidades de Mato Grosso era feita apenas em cavalos ou outros animais. “Os caminhos que existiam por terra não permitiam o acesso de automóveis, e somente eram percorridos em lombo de animais [...] No começo do século XIX é que começavam a ser abertas as primeiras estradas trafegáveis por automóveis” (BITTAR, 2009, p. 38). A vila de Campo Grande ainda não havia sido incluída no projeto, o que ocorreu anos depois, em 1908, quando o presidente Afonso Pena decidiu abandonar o projeto Itapura-Cuiabá, optando por Itapura-Corumbá.

A Noroeste do Brasil era a promessa de desenvolvimento e progresso da região, ao contrário das demais ferrovias já construídas em regiões desenvolvidas economicamente. A necessidade de integração do interior do País e a proteção da fronteira fizeram com que a NOB se tornasse realidade. “A eficiência da estrada na sua função política crescia na medida em que se levava em conta a defesa das fronteiras dos países vizinhos, Paraguai e Bolívia” (BITTAR, 2009, p. 55-56).

No final do século XIX, Mato Grosso passava por instabilidade político-territorial. O interesse do sul em se desmembrar do norte já era de fato notado e ficava cada vez mais visível com a construção da ferrovia. Dizia-se até que Cuiabá poderia perder o título de capital para Campo Grande (BITTAR, 2009, p. 58). Desenvolvendo-se a partir da pecuária e da extração e produção de erva-mate, o sul mostrava a insatisfação com o governo estadual, queixando-se de receber pouca atenção e investimentos. Já no norte, o discurso de defesa era o de que Campo Grande era beneficiada devido à proximidade com o Estado de São Paulo.

O discurso separatista cresceu mais ainda quando foi anunciada a implantação da Companhia Mate Laranjeira, que, somada à construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, culminaria no crescimento do regionalismo da população do sul de Mato Grosso. A divisão política do Estado viria a se materializar, contudo, apenas na década de 1970 (BITTAR, 2009).

O corpus

A necessidade de integrar o interior do País às regiões mais populosas e proteger as fronteiras com o Paraguai e a Bolívia, portanto, 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 sairia de Porto Esperança (MT), cidade localizada a algumas dezenas de quilômetros da fronteira com o território boliviano. A ligação entre as extremidades só aconteceu em 1914, quando a



linha chegou a Campo Grande, inaugurando a estação denominada “ponto de ligação” (TRUBILIANO, 2015).

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 conhecida – 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 (TRUBILIANO, 2015).

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 a um processo histórico de construção simbólica da realidade – na linha dos contornos teóricos apresentados por Peter Berger e Thomas 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 (na divisa com o Estado de São Paulo), por exemplo, houve a implantação do cultivo de eucalipto, madeira que abasteceria os vagões. Devido a esse protagonismo histórico, o Complexo Ferroviário de Campo Grande foi tombado pela União em 2009 (INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL, 2015).

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 no decorrer do ano. Nesse contexto, a proposta central deste estudo é verificar como a comemoração do centenário da chegada da estrada de ferro foi construída por meio de textos jornalísticos da imprensa campo-grandense. O estudo tem como objetivo analisar qualitativamente a cobertura jornalística da efeméride, por meio de uma amostragem não-probabilística, e examinar como a temática de desenvolvimento e progresso da região foi construída



mediaticamente.

Nesse sentido, para a garantia da qualidade do recorte empírico, foram selecionados 12 itens de análise de meios de comunicação regionais, veiculados entre maio e outubro de 2014. Dos jornais impressos foram extraídas quatro notícias e um editorial da edição de 11 de outubro de 2014 do jornal diário *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 notícia da edição do dia 9 de maio de 2014 do também diário *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 14 e 17 de agosto de 2014 (em diálogo com a cobertura das comemorações do Centenário da Imigração Japonesa na cidade); uma reportagem da *TV Guanandi* (afiliada da Rede Bandeirantes) e uma da *TV MS Record*, essas duas produzidas no mês de maio e agosto, respectivamente, sobre as comemorações do centenário da ferrovia.

A construção social do acontecimento jornalístico

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) é a relação das representações sociais com a comunicação. Para o autor, as representações compartilhadas têm “seus elementos construídos através da comunicação” (MOSCOVICI, 2003, p. 209). 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” –



esta última, concepção disseminada por 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 similarmente os eventos compartilhados pela sociedade.

Numa interlocução com o campo da Sociologia do Conhecimento trabalhado por Peter Berger e Thomas Luckmann (1974), todavia, entende-se que na abordagem da ideia de representação da realidade deve-se sublinhar a distinção entre as ideias de “realidade objetiva” e de “realidade subjetiva”. Em “A Construção Social da Realidade”, obra publicada originalmente em 1966, os autores também proporcionam uma compreensão densa do conceito de “senso comum”, que engloba os fatos cotidianos vividos em sociedade. É nesta perspectiva que se consolidam as concepções de “realidade objetiva” e de “realidade subjetiva” trabalhadas pelos autores. 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”.

Em termos conceituais, o “hábito”, a “prática” e a “repetição cotidiana” podem fazer com que uma atividade humana se torne comum aos olhos da sociedade e passe a ser reproduzida no modo padrão. No ponto de vista dos autores, “o hábito implica, além disso, que a ação em questão pode ser novamente executada no futuro da mesma maneira e com o mesmo esforço econômico” (BERGER; LUCKMANN, 1974, p. 77). Ou seja, as ações habituais acabam por se tornar parte do dia a dia e são tomadas como “o processo correto” para tal situação ou fato. Mesmo que existam diferentes formas de resolver ou de lidar com determinada situação, o caminho padrão será o escolhido na maioria das vezes, o que reforça a questão da rotinização cotidiana estabelecida no senso comum.

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; LUCKMANN, 1974, p. 95) – com destaque, uma vez mais, 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.

Realidade objetiva e realidade subjetiva, portanto, caminham juntas, tanto que uma se transforma na outra a partir da interpretação de sentidos. Para Berger e Luckmann (1974, p. 179), “aquilo que é real fora corresponde ao que é real dentro”. Num horizonte teórico, de acordo com os dois autores (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.

O centenário da NOB: as representações sociais disseminadas pela mídia

Parte significativa dos acontecimentos listados como de maior relevância na história de Mato Grosso do Sul no século XX 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”, 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. Trata-se, por conseguinte, de uma instituição social com influência materializada na sociedade e na cultura local.

Muito aguardada por quem habitava a 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 do Estado, culminando décadas

depois, já nos anos 1970, na criação de uma nova unidade federativa, como se entende ter sido desejo das elites sulistas na época (BITTAR, 2009).

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. “Progresso”, “evolução”, “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 feita do material jornalístico selecionado 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 ações e conceitos camuflados na história.

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 (tais relatos em torno dos ideais do progresso e do apogeu mostram-se muito presentes nos argumentos das fontes entrevistadas nos extratos jornalísticos analisados). 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, várias 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 (GHIRARDELLO, 2002, p.81-95).

Outro fator relevante consiste nas sucessivas greves realizadas pelos trabalhadores imbricados na construção da NOB (NEVES, 1958, p. 86 *apud* GHIRARDELLO, 2002, p. 68)⁵. Estudos mostram que os operários deixaram de receber os pagamentos em dia por diversas 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 econômicos, pouco fez questão para mantê-la (GHIRARDELLO, 2002). A

⁵NEVES, C. das. História da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Bauru: Tipografias e Livrarias Brasil, 1958.





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

Ainda sobre esse contexto, Carlos Trubiliano (2015) 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, 2015). Outros pontos destacados pelo autor são o desmatamento e a dizimação de populações indígenas decorrentes do avanço da construção dos trilhos. Trubiliano (2015, p. 237) 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 segundo período de 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 assunto é retratado pelo jornal *O Estado MS* no texto “Depois da criação do Estado, foco do



transporte mudou” a partir de uma fala da historiadora Alisolete Weigartner, do Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul. Entretanto, o processo é tratado de modo sucinto e episódico, servindo predominantemente como complemento aos textos jornalísticos 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 vinculada à iniciativa privada, todos 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.

O tema do imaginário em torno das “memórias esquecidas” da Noroeste do Brasil é ressaltado nos textos 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”.

Por outro lado, os lemas de “desenvolvimento” e de “progresso” vinculados à chegada da NOB em Campo Grande são mencionados – e enfatizados – por todos os veículos analisados. No primeiro texto da cobertura do jornal *O Estado MS* (“Na linha do desenvolvimento, nasceu 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 no segundo texto veiculado pelo jornal (“Chegada da ferrovia culminou na criação de Mato Grosso do Sul”), na editoria

Cidades, que ressalta a influência da ferrovia para “consolidar a riqueza da então região Sul do Estado de Mato Grosso” (O ESTADO MS, 11 out. 2014, p. B5).

Entende-se, entretanto, 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, 2015). Segundo Carlos Trubiliano (2015), 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.

Por seu turno, os veículos *Correio do Estado* e *TV Guanandi* usaram a pré-cobertura da exposição “Trilhos da Memória”, realizada pelo 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 (“MIS expõe mostra dos cem anos da ferrovia Noroeste do Brasil”, TV Guanandi, 14 maio 2014). No caso da cobertura da *TV Morena*, a narração sobre os “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*, na terceira reportagem da série, narra em diversos momentos “a importância histórica e o valor” dos imóveis deixados pela ferrovia, a “importância para a 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 (extratos jornalísticos da mídia regional), em maioria, reforça as representações sociais presentes no imaginário da população. A *TV Morena* e o jornal *O Estado MS* são os únicos veículos que apresentam 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.

Já as coberturas do jornal *Correio do Estado* e da emissora *TV Guanandi*, abordam os aspectos positivos da chegada da Noroeste do Brasil a Campo Grande e tratam 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. Constituem-se matérias episódicas 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 (2001), 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, que a narrativa jornalística em torno do fenômeno histórico em questão atua como potencializadora de representações sociais históricas, 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.

Nesse contexto, a partir da necessidade de compreender quais fatores estão por trás dos ideais de “desenvolvimento” e de “progresso” trazidos pela ferrovia, optou-se por trabalhar com a concepção de “representações sociais” (MOSCOVICI, 2003) e com os conceitos de “realidade objetiva” e “realidade subjetiva” (BERGER; 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 privações de necessidades básicas, decorrentes da falta de alimentação e do atraso nos pagamentos dos salários; 3) o abandono precoce da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB) do 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; 5) a desterritorialização, os conflitos e a dizimação de populações indígenas; 6) o desmatamento resultante do avanço dos trilhos; e 7) o abandono por parte do poder estatal e da iniciativa privada de um projeto nacional voltado ao transporte ferroviário quando passou a haver o 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 jornalístico 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.

Submetido em: 30.10.2016

Aceito em: 11.04.2017

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

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.

FERREIRA, Antonio Celso. **A epopéia bandeirante**: letrados, instituições, invenção histórica (1870-1940). São Paulo: Ed. UNESP, 2002.

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

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Campo Grande (MS)**. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/365/>. Acesso em: 15 de nov. 2015.

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

POSSAS, Lídia Maria Vianna. **Mulheres, trens e trilhos**: modernidade no sertão paulista. Bauru: 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: ENCONTRO NACIONAL DE PESQUISADORES EM JORNALISMO, 7., 2009, São Paulo. **Anais...** São Paulo: USP, 2009. CD-ROM.

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**, Caxias do Sul, v. 14, n. 27, p. 233-251, jan./jun. 2015. Disponível em: http://www.ucs.br/etc/revistas/index.php/metis/article/view/3181/pdf_478. Acesso em: 07 set. 2015.