

“TUDO ISSO É ANIMADOR”: A CIDADE DE MONTES CLAROS PELA IMPRENSA, NO INÍCIO DO SÉCULO XX

Rejane Meireles do Amaral Rodrigues¹

RESUMO: Este artigo tem como pressuposto analisar as publicações dos jornais *Montes Claros* e *Gazeta do Norte*, cujas notícias tinham a pretensão de fazer de Montes Claros uma cidade moderna. Também ponderarei a respeito das ações que, de acordo com esses jornais, seriam necessárias para legitimar o projeto de cidade, a saber: a instalação dos correios e das comunicações, a construção das estradas de ferro e de rodagem e, principalmente, a denúncia de “hábitos tidos como atrasados”. Como metodologia, procurei evidenciar a organização interna dos temas impressos nas páginas dos jornais e como estes apresentavam assuntos que relacionavam Montes Claros a uma cidade moderna. A partir desse debate, espero abranger a intervenção da imprensa nas práticas cotidianas dos moradores e o entendimento de cidade moderna divulgado pela imprensa naquela época.

PALAVRAS-CHAVE: Imprensa. Cidade. Montes Claros.

ABSTRACT: This article has as a presuppose analyze the publications from the newspapers *Montes Claros* and *Gazeta do Norte*, whose stories had the intention of making Montes Claros a modern city. Also pondered regarding actions that, according to these newspapers, would be necessary to legitimize the city project, namely: installation of post office and communications, the construction of the railroad and the highway, and, especially, the denunciation of “habits regarded as backwards”. The methodology

¹ Doutora em História pela Universidade Federal de Uberlândia (UFU). Professora do Departamento de História da Universidade Estadual de Montes Claros (Unimontes), professora colaboradora do Programa de Pós-Graduação, Mestrado em História PPGH/Unimontes.

emphasized the internal organization of themes printed in the newspapers and how they presented subjects that related Montes Claros as a modern city. From this debate, I hope to cover the press intervention in everyday practices of residents and the understanding of modern city that was reported by the press at that time.

KEYWORDS: Press. City. Montes Claros.

A imprensa, no início do século XX, assume a função de interventora social e ainda que, naquele período, não atingisse um número considerável de leitores,² cumpria, de certa forma, a tarefa de publicar³ os acontecimentos. Assim, os jornais produziam uma memória que evidenciava práticas e ações daquele processo histórico.

Dessa maneira, o presente artigo⁴ tem como pressuposto ponderar a respeito da maneira como foram publicadas, pelos jornais *Montes Claros* e *Gazeta do Norte*, notícias sobre Montes Claros, não no sentido de cidade, mas evidenciando práticas e reivindicações que deveriam ser salientadas e que fariam de Montes Claros uma cidade moderna. Também ponderarei a respeito de ações que, de acordo com esses jornais, seriam necessárias para legitimar o projeto de cidade, a saber: a instalação dos correios e das comunicações, a construção das estradas de ferro e de rodagem e, principalmente, a denúncia de “hábitos tidos como atrasados”. A partir desse debate, espero

² Dado o alto índice de analfabetismo da época.

³ Saliento que, em certa medida, esses acontecimentos quase sempre estavam atrelados aos interesses do grupo que o jornal representava.

⁴ Este artigo é um recorte do capítulo três da tese *MEMÓRIAS EM DISPUTA: Transformando modos de vida no sertão e na cidade*. A proposta é pensar como, nesses jornais, havia uma concepção de cidade que estava fragmentada em temas e informações sobre pavimentações e construções que compunham certo conceito de cidade. Para os jornais *Montes Claros* e *Gazeta do Norte*, informar as melhorias necessárias e lutar por elas significava disputar um lugar junto a essas “melhorias” e, ao mesmo tempo, “criar” a memória de progresso e de “evolução” daquele processo histórico.

abranger a intervenção da imprensa nas práticas cotidianas dos moradores, bem como o conceito de cidade moderna pensado naquela época pela imprensa.

O conceito de modernidade é apresentado por vários autores, e aqui destaco as obras *Modernismo - O fascínio da heresia*: De Baudelaire a Beckett e mais um pouco,⁵ de Peter Gay (2008), e *Tudo que é sólido desmancha no ar – a aventura da modernidade*⁶ de Marshall Berman (1987). Para Gay (2008), a modernidade está presente nas artes, música, literatura e arquitetura de 1850 a 1960. Já Berman (1987) pensa o modernismo a partir do Manifesto Comunista, de Fausto de Goethe, do desenvolvimento de São Petersburgo, da transformação urbana compreendida por Baudelaire e da revolução urbana de Nova Iorque.

Os dois autores apresentam em suas obras debates de grande relevância para as pesquisas que ponderam sobre modernidade, contudo, minha proposta é pensar a modernidade entendida e apresentada nos jornais de Montes Claros e demais pesquisados. No meu entender, os jornalistas, cujas publicações eram disseminadas por esses jornais, já tinham um conceito sobre modernidade, portanto, é este que deixarei dimanar, buscando construir um conceito próprio de moderno a partir das fontes pesquisadas.

Hoje, ao andar pelas ruas de Montes Claros, observo os modos de vida dos moradores e percebo que a concepção de cidade moderna ainda está aquém do que era defendido pela imprensa no período estudado, pois mesmo com as reivindicações datadas do início do século XX, o projeto de urbanização de espaços e a mudança de comportamento dos moradores não ocorreram como esperado. A estrada de ferro, a estrada de rodagem e os correios eram o que, para o período, realmente indicava a chegada do progresso, uma vez que uma cidade moderna necessitava, naquela época, de fácil acesso e de boa

⁵ GAY, Peter. *Modernismo - o fascínio da heresia*: de Baudelaire a Beckett e mais um pouco. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

⁶ BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar - a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

comunicação. Como a imprensa foi o espaço de debate e divulgação da “modernidade”, a ideia de acabar com o sertão e proporcionar o progresso estiveram presentes nas páginas dos jornais no período de 1910 a 1920. Para a imprensa da época, a construção dos terminais férreos e das estradas estava diretamente associada ao progresso, e essa associação, que remonta ao século XIX,⁷ era publicada de forma excessiva pela imprensa. Dessa forma, fica evidente que, no século XIX, a construção da estrada de ferro já era um projeto amplamente divulgado pela imprensa, contudo, só foi difundido no norte de Minas no início do século XX.

Na Primeira República, não eram apenas as estradas de rodagem ou estradas férreas que eram associadas ao “progresso”; o deslocamento de pessoas e mercadorias feito pelos rios era também entendido como sinônimo de modernidade. Na edição de 17 de julho de 1910, do jornal *Minas Gerais*, foi publicada na seção *Vida Mineira*⁸ uma carta que salientava o trânsito dos vapores da cidade de Pirapora para outras cidades, tanto para o norte de Minas como em direção à Bahia. A inauguração do porto em Pirapora foi, segundo o autor da missiva, mais um “grande passo para acabar com o sertão”, pois, simultaneamente ao acontecimento, temos a conclusão das obras de construção da estrada de ferro que ligava a região central do estado às margens do rio São Francisco, na cidade de Pirapora.

Para o redator do jornal, essa carta trazia mais que informações da região norte do estado – era também um marco que sinalizava o fim do “deserto”: “Tudo isso é animador. Assim, se vae o sertão acordando, para as luctas fecundas do trabalho, só com a sua rápida comunicação com os centros civilizados” (MINAS GERAIS, 17 de julho de 1910, p. 7).

⁷ LESSA, Simone Narcisio. “Trem de ferro o mito da modernidade no sertão”. In: BARBOSA, Carla Cristina (Org.). *Sertão: cultura e poder*. Montes Claros: Unimontes. 2007. p. 14.

⁸ Coluna que informava acontecimentos de cidades mineiras. A cada edição, publicava-se sobre uma cidade, de acordo com a importância de fatos ocorridos nela.

Fica claro que, para o jornalista, as medidas de construção da estrada de ferro, a construção do porto e a possibilidade de comunicação e transporte com outras cidades seriam os elementos que, de uma vez por todas, poriam fim ao sertão na região. Vale lembrar que esse jornal era e é produzido na capital Belo Horizonte, cabendo, nesse sentido, o discurso do outro, ou seja, o norte de Minas é o sertão, e aqui (no caso o lugar da publicação) é a civilização. Toda a movimentação para “ligar” o norte de Minas às regiões desenvolvidas do país não teria sucesso se essa ideia não contemplasse um projeto maior. Nos jornais que analisei, percebi que a preocupação com a abertura de estradas, a construção de pontes e a construção da linha férrea estavam sempre relacionadas a um projeto de governo.

Minas Gerais, no início do século XX, vivenciou um período de modernidade através dos projetos de Escolas Agrícolas, congressos econômicos e projetos de tecnologia, tendo à frente João Pinheiro e seus correligionários, fortalecendo as bases do pensamento positivista que pregava a técnica como sinônimo de modernidade.⁹ A imprensa mineira, principalmente o jornal *Estado de Minas Gerais*, estava organizada ou “antenada” com o projeto positivista de progresso. Os congressos, que evidenciavam as práticas que gerariam o progresso, além de serem informados antes de acontecerem, já traziam os discursos dos conferencistas publicados na íntegra, os quais anunciavam sempre o futuro progressista. Na prática, temos notícias de reuniões, ementas dos congressos e seminários, enfim, uma movimentação para realizar os planos mirabolantes de “saneamento do sertão”.

Essas articulações publicadas nos vários jornais tinham, no jornal *Estado de Minas Gerais*, um cuidado maior. Encontrei um texto que foi apresentado no 2º Congresso Paulista de Estradas de Rodagem, escrito por Lourenço Baeta Neves, E.M.C., representante da Escola de Engenharia de Belo Horizonte.¹⁰ O

⁹ GOMES, Ângela de Castro (org.). *Minas e os fundamentos do Brasil moderno*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2005.

¹⁰ *Minas Gerais*, 06 de novembro de 1919, p. 2.

texto, dividido em três partes, foi publicado nas edições dos dias 06, 09, 10 e 11 de novembro de 1919. No trecho que se segue, encontra-se a defesa incondicional do projeto das estradas, que seriam, de acordo com a publicação, a salvação do interior:

Facilitando o viver, valorizando as terras do interior, dando seguro escoamento aos produtores agrícolas, reduzindo, em tempo; o afastamento dos campos, reanimando o habitante das fazendas, a vossa obra meritória deve ter os aplausos de todos os brasileiros¹¹ (MINAS GERAIS, 06 de novembro de 1919, p. 2).

No olhar do engenheiro, as estradas seriam também a salvação dos moradores, mais do que qualquer outro elemento:

Teremos que vencer as dificuldades opostas pela topografia altimétrica do nosso sólo e as grandes distancias, intercalladas de terras pobres, separando disseminada população, em zonas afastadas das linhas férreas de penetração, existentes ou projectadas (Ibid., 06 de novembro de 1919, p. 2).

A dobradinha estado/indústria, que estava no auge até então, foi outro ponto abordado pelo engenheiro: “hoje, não temos nada, amanhã poderemos ter muito com as estradas de rodagem e de ferro” (MINAS GERAIS, 1919, p. 2). No periódico seguinte, foi publicado o segundo trecho do relatório:

Dentre as primeiras estradas de rodagem, que se construíram em Minas, Província e Estado, destaca-se pela perfeição de suas obras, a conhecida “União e Industria”, devida ao gênio emprehendedor do grande e inexquecível mineiro. Mariano Procópio Ferreira Lage (Ibid., 09 de novembro de 1919, p. 3).

A construção das primeiras estradas de rodagem impunha mudanças na geografia, pois as terras de Minas Gerais são

¹¹ *Minas Gerais*, 06 de novembro de 1919, p. 2.

compostas de montanhas, vales, rios, enfim, uma topografia irregular, que tornava as construções dispendiosas, mas, ainda assim, necessárias. Para conseguir tal empreendimento, seria necessário unir todos os segmentos sociais, portanto, o engenheiro responsável apresentou o estado e a empresa particular como os dois pilares da construção. Assim sendo, se a construção das estradas fosse assumida pelo governo, deveria ser feita com benefícios deste, e se por particulares ou empresa, estes é que deveriam arcar com os estudos e construções.¹²

Na edição dos dias 10 e 11 de novembro, segue o terceiro trecho: “melhoramentos sugeridos por Dr. Antonio Guimarães: modificações no traçado (reduzir curvas e regularizar alinhamentos), escoamento de águas, compressão da superfície” (MINAS GERAIS, 10 e 11 de novembro de 1919, p. 2). Em nenhum momento a reportagem apresentou comentários referentes aos valores desses trabalhos, de onde viria a verba necessária para tal, nem há menção do orçamento da execução. O que se constata são três longos textos com técnicas de como fazer as obras e os benefícios que proporcionariam. A população das regiões que seriam afetadas pelas modificações também não foi mencionada e não há registros de como suas práticas cotidianas seriam alteradas.

De tal modo, percebo que para a imprensa, principalmente a belo-horizontina, sanear e pavimentar o sertão era responsabilidade de todos, do Estado e de empresas privadas, e isso possibilitaria “modernizar” espaços e práticas. As estradas tornaram-se um dos principais temas no debate sobre sertão e cidade: interligar Minas, de norte a sul e de leste a oeste, consolidaria o projeto de modernidade. Portanto, segundo a publicação, a estrada de rodagem era necessária e a via férrea, naquele momento, era essencial.

No final do século XIX e início do século XX, a explosão de ideias para explorar a fauna e flora do país, numa perspectiva tecnológica, foi responsável por um deslocamento de análise. Tal

¹² *Minas Gerais*, 10 e 11 de novembro de 1919, p. 2.

pensamento comungava com o projeto de união do território, ou seja, a união do vasto território e a técnica salvariam os espaços “atrasados”; o passado e o futuro estabeleceriam-se por meio de práticas modernas. Esses pensamentos foram perfeitos para se refletir “a natureza no tempo da técnica”,¹³ a exploração do sertão pelas técnicas de plantio e, principalmente, contar com as estradas de rodagem e a linha férrea para estabelecer comunicação com outras regiões do país. A supremacia das estradas de ferro no Brasil percorreu toda a Primeira República, tornou-se sinônimo de progresso e anunciadora das novidades que chegariam às cidades e vilarejos por onde a “serpente emplumada de fumaça” (ARRUDA, 2000, p. 107) passasse. Assim, tanto as práticas mudavam, como a região apresentava nova configuração geopolítica. Para Gilmar Arruda (2000), o interior de São Paulo ganhou nova delimitação com a construção das ferrovias “Alta Paulista, Sorocabana, Arraquiarense, Mogiana, etc.” (Ibid., p.110). Para a historiografia,¹⁴ esses “novos pontos” estavam ligados a projetos maiores, à ideia de um “Estado-Nação Moderno”. O projeto e os esforços do governo federal da Primeira República indicavam a ampliação da força do Estado para regiões distantes nas quais o Estado, na maioria das vezes, não se fazia presente.

Para os moradores do norte de Minas, os problemas que viviam eram decorrentes da defasagem causada pela falta de escola e de comunicação com outras regiões. Na edição de 3 de agosto de 1916, as páginas do *Montes Claros* dão o primeiro indício da associação entre sertão, atraso e falta de comunicação com outras regiões. Na primeira página, temos uma longa reportagem, cujo título é “Um ponto de partida – precisamos de dois elementos apenas” e, no decorrer do texto, há toda uma

¹³ Nesse sentido, vide: ARRUDA, Gilmar. *Cidades e Sertões: entre a história e a memória*. Bauru, SP: EDUSC, 2000. p. 63.

¹⁴ Nesse sentido, vide: MACIEL, Laura Antunes. *A nação por um fio*. Caminhos, práticas e imagens da “Comissão Rondon”. São Paulo: EDUC, 1998. ; ARRUDA, Gilmar. *Cidades e Sertões: entre a história e a memória*. Bauru, SP: EDUSC, 2000 e LESSA, Simone Narcisio. “Trem de ferro o mito da modernidade no sertão”. In: BARBOSA, Carla Cristina (org.). *Sertão: cultura e poder*. Montes Claros: Unimontes, 2007.

explicação da relação entre a falta da estrada de ferro e o apelo em favor da melhoria da agricultura e da pecuária, caso a linha férrea fosse instalada na região. Nesses discursos, não havia predisposição dos moradores e líderes administrativos do lugar, pois a solicitação era destinada ao governo federal. No entanto, percebe-se um interesse por parte do escritor do texto em contribuir com a construção, uma vez que este se apresentava assinado no plural:

A instrução e a ferrovia! Não precisamos de mais nada.

Que os governos nos dêem, pois, a instrução amolamente difundida e criteriosamente dirigida e algumas centenas de caminho à locomotiva, e o mais deixem por nossa conta (MONTES CLAROS, 1916, p. 1).

O governo, pelo menos nos jornais lidos, não apresentou nenhum interesse e tampouco condições de iniciar a construção do Ramal de Montes Claros. Ao contrário, a edição de 21 de setembro de 1916 trazia uma reportagem na qual constava a ementa proposta por Honorato Alves ao Congresso Federal, visando a construção do ramal com financiamento privado. O ramal seria contemplado com cinco favores, entre eles o “direito de desapropriação por utilidade pública dos terrenos necessários à construção e tráfego da Estrada” (p.2). Diante disso, concluo que, por mais que a imprensa publicasse e promovesse campanhas, o governo, não demonstrava interesse na construção do Ramal de Montes Claros. Logo, a saída era contar com a ajuda e o empenho de verbas privadas.

Nesse ínterim, o jornal de *Montes Claros* saiu à frente, dando conta do impasse Estado/Ramal de Montes Claros com a publicação “Rede de comunicação”. Essa publicação apresenta informações sobre a tramitação no Congresso Nacional de verbas para a construção do ramal de Bocaiuva a Montes Claros.¹⁵ Tal

¹⁵ *Montes Claros*, 30 de agosto de 1917, p. 1.

fato apontava o quanto a imprensa alinhava-se, quando convinha, pois o *Estado de Minas Gerais* falava em nome do governo do estado e além da questão da rede de informação, continuava a colocar o sertão como uma terra sem infraestrutura, sendo que, nesse contexto, só a linha férrea poderia acabar com esse problema. Outro argumento favorável para que se investisse nas estradas férreas era a necessidade de escoar as produções. Porém, na Coluna do Lavrador do jornal *Montes Claros*, percebo que a produção agrícola local ainda não era tão intensa, embora as técnicas e informações ali apresentadas pudessem contribuir para se chegar a uma produção em escala comercial.

Essas reportagens, ao tratarem o norte de Minas conforme as conveniências para “pedir” a ferrovia, precisavam caracterizar a região como sertão e apresentar a ferrovia como um projeto de modernidade. Para superar a precariedade das picadas e estradas que existiam até então, procuravam induzir o governo a perceber, na expansão das linhas férreas pelo interior do Brasil, a chance de garantir a soberania e o controle administrativo do país.¹⁶ Assim, solidificava-se o binômio estrada de ferro/modernidade. Entendo, dessa forma, que o jornal, ao afirmar o sertão e intencionando superá-lo, necessitava da linha férrea. Além do conflito de memória – sertão/modernidade – as manchetes eram figurativas e representavam o espaço propício para se fazer campanha política:

O nosso operoso representante ao Congresso Federal, deputado Honorato Alves, tem enviado todos os esforços para conseguir a continuação dos serviços de construção do nosso ramal terreo e conforme noticiou o nº 63 desta folha empenhou-se como exm. Sr. Presidente da República, com o Ministro da Viação, Director da Estrada e relator da comissão do orçamento para dotação de verba necessária à conclusão dos serviços da estrada até Bocaiúva (MONTES CLAROS, 13 de setembro de 1917, p. 1).

¹⁶ LESSA, Simone. “Trem de Ferro. O mito da modernidade no sertão”. In: BARBOSA, Carla Cristina. *Sertão: cultura e poder*. Montes Claros: Unimontes, 2007. p. 13-43.

A publicação supracitada corroborou, sobremaneira, para desencadear conflitos entre os deputados federais que representavam Montes Claros. A propósito, tramitava no Congresso Nacional uma emenda assinada pelo deputado Camillo Prates, que sugeria a construção do ramal de Bocaiuva até Tremendal. Já Honorato Alves, nas reportagens publicadas no *Montes Claros*,¹⁷ afirmava que o projeto de Camillo Prates não era viável, mas o dele sim. Como a imprensa já sobrevivia pelas redes de comunicação, o jornal da cidade de Teófilo Otoni,¹⁸ o *Mucury*, publicou seu apoio ao projeto de Camillo Prates que, naturalmente, seria contemplado.¹⁹

O jornal *Montes Claros*, nesse contexto, tratou de defender o seu político-mor e mencionar o quanto Honorato Alves era fiel aos interesses regionais do norte de Minas, chegando a chamá-lo de *coronel*. Além de se pronunciar em favor de Honorato Alves, o *Montes Claros* também passou a “apresentar” outro deputado que estava “lutando” pela causa do Ramal de Montes Claros, o deputado Paulo Frontin. Ao citado deputado, foram endereçados três telegramas vindos de Montes Claros e foram publicados na edição de 16 de dezembro de 1917 do jornal *Montes Claros*: um com agradecimentos do próprio Honorato Alves, outro em nome do povo de Montes Claros, e o terceiro endereçado ao senador Ruy Barbosa.

Nesse constante ir e vir de informações, ressalto que, aos poucos, a campanha engendrada pela imprensa para a construção do ramal de Montes Claros tornou-se uma questão pessoal para os representantes políticos da região. Além de a ferrovia ser associada ao projeto de modernidade, outros problemas do norte de Minas eram também arrolados, como educação, saneamento básico e doenças. Entre o jornal mencionado e a edição de 20 de julho,²⁰ foi publicada uma matéria intitulada “A Estrada de Ferro e o Sertão”, apresentando os problemas de doenças do sertão:

¹⁷ Criaram o perfil do bom político, publicado em 4 de novembro de 1917.

¹⁸ Localizada há aproximadamente 720 km de Montes Claros.

¹⁹ *Montes Claros*, 11 de novembro de 1917, p. 2.

²⁰ A distância de seis meses entre as datas é uma lacuna no arquivo.

Desde já, porém, lembramos que o único meio conducente e profícuo, e que por si só constitue um magnífico elemento destruidor das endemias, é a construção de estradas de ferro.

Essa via leva e introduz nas populações sertanejas novos elementos de vida, espanta e afugenta a cohorte dos hematozoários, dos treponemas e dos barbeiros (s/d, s/p).

As verminoses e a doença de Chagas²¹ eram, naquele momento, motivo de inúmeras mortes e mazelas no norte de Minas. A associação dessas doenças ao isolamento era um apelo mais que justificável para pedir a estrada de ferro. Toda essa movimentação na imprensa só se justificava em função do comportamento de líderes políticos locais para se tornarem os “pais” da ideia ou aqueles que conseguiriam a proeza de trazer o ramal.

Tanto o jornal *Montes Claros* quanto o *Gazeta do Norte* publicavam de forma maçante a campanha. Contudo, foi o *Gazeta do Norte* que noticiou a vinda dos trabalhos da linha férrea. Foi também o *Gazeta* quem primeiro agradeceu tal “conquista” em nome do povo de Montes Claros: “Ao Exmo. Sr. Dr. Afrânio enviamos desde já os nossos agradecimentos em nome de toda a população desta vasta zona do norte” (14 de dezembro de 1818, p. 1).

Vale ressaltar que o próprio *Gazeta*, após ter se desentendido com o proprietário do jornal *Montes Claros*, publicou uma matéria que salientava o bom trabalho e o comportamento da população da cidade sobre a construção do ramal:

Até o estabelecimento do escritório que executaria os trabalhos da instalação, “A estrada de ferro vem mesmo – no sabbado ultimo havia grande ajuntamento na Praça dr. Carlos, onde diziam, ia ser batida a primeira estaca da estação do ramal da Estrada de Ferro Central do Brazil” (31 de agosto de 1918, p.1).

²¹ Descoberta em 1919, na cidade de Lassance, no norte de Minas, por Carlos Chagas, foi recentemente associada à chegada da ferrovia à região, por uma série de reportagens “comemorativas do centenário da descoberta da doença”, pelo jornal MGTV (Rede Intertve – sucursal da Rede Globo de Televisão, em Montes Claros), no mês de abril de 2009.

A edificação do Ramal de Montes Claros era algo tão desejado que a notícia da interrupção da construção da estrada para Curalinhos foi entendida como se essa fosse ser transferida para Montes Claros, gerando grande satisfação, ao ponto de publicarem no *Montes Claros*: “no dia em que trilhar aqui o apito da locomotiva, Montes Claros ressurgirá tornando-se em pouco, podemos assegurar, a primeira cidade do Norte de Estado” (MONTES CLAROS, 21 de dezembro de 1918, p. 1), sugerindo que, com essa construção, o norte de Minas despontaria no cenário estadual e, quem sabe, nacional.

Para o *Gazeta do Norte*, a campanha em favor da estrada de ferro já começou ousada. A primeira reportagem da série inicia comentando o “prolongamento da Central do Brasil até Belém do Pará” (8 de fevereiro de 1919, p. 3). De acordo com essa notícia, a ideia é que o Vale do Rio São Francisco seria o melhor caminho para construir o prolongamento do ramal. A reportagem salienta os trajetos que seriam mais adequados e apresenta três bons motivos para que isso ocorresse: “1º entroncamento por estradas, 2º passar a estrada pelas zonas mais férteis do Estado e 3º barateamento da construção” (Ibid., p. 3). Ou seja, o Vale do Rio São Francisco também seria um bom lugar para se investir no progresso.

De fato, posso concluir que existia um impasse, por parte dos memorialistas e jornalistas, em relação à dicotomia sertão *versus* cidade, o que se confirma com o posicionamento dos historiadores aqui mencionados. Agora, passarei a analisar como a imprensa denunciava a diferença existente entre o norte e o sul. As denúncias são claramente percebidas nas publicações que apontavam a deficiência dos correios, a precariedade de estrutura e atendimentos da Santa Casa de Misericórdia, e o flagelo sofrido pela região quando da epidemia da gripe espanhola. A nota abaixo, datada de 26 de janeiro, publica uma interpretação de como seria importante para Montes Claros o projeto de unir o sul do país ao norte, através da construção do Ramal de Montes Claros:

Relação estrada seca

Carta aberta – Aos Exmos. Snrs. Presidente da Republica, Ministro da Viação e Director da Central.

Dos problemas a se resolver sobre a vida do Brazil, nenhum deve prender mais a atenção do governo da Republica do que seja o da secas periódicas do nordeste brasileiro, onde de tempos a tempos centenas de nossos irmãos, pagam com suas vidas e seus haveres o tributo da crise metereológica. [...]

Na nossa humilde, porém sincera opinião, a solução primeira do problema, será ligar por estradas de ferro, aquelle pedaço do Brazil, aos outros estados que não correm o perigo das secas periódicas. Os estados centrais e do sul do paiz, devem ser de preferência ligados ao nordeste, pois nelles poderão os filhos daquella zona flagellada, encontrar relativo conforto, quando a secca, a fome e a crise apparecer.

A Central do Brazil e outras estradas de trafego mutuo, já ligaram o ramal de Montes Claros a todos os estados do centro e do sul do paiz. Por outro lado, a rede bahiana já está ligada a quase todo nordeste flagellado pelas seccas, portanto a ligação do ramal de Montes Claros a rede bahiana resolve o problema, pondo em contacto o nordeste com o centro e sul do paiz. [...]

Além de tudo é um trecho de construcção estratégica pois, uma vez em trafego, a capital da República com rapidez poderá attender a qualquer invasão ou revolução no Nordeste do paiz, mandando para alli elementos de ordem.

Por todas estas rasões estamos convencidos de que o sr. Dr. Epitácio Pessoa que melhor do que nós conhece os horrores da secca da sua terra natal, o dr. Pires do Rio que tem dedicado os mais ingentes esforços na solução d'aquelle problema e o dr. Assis Ribeiro que perfeitamente conhece as vantagens da construcção desse trecho de estrada, meditarão e terão prompta solução ao problema.

Confiados no patriotismo dos nossos dirigentes, tomamos a ousadia de lembrar por esta carta, tão magno assempo a ser resolvido. Pobre Norte! (GAZETA DO NORTE, s/d., s/p.).

O texto deixa evidente o discurso de que Montes Claros ocupava uma posição estratégica, o que lhe garantia lugar de grande relevância na comunicação do país e, nesse caso, possibilitaria a resolução dos diversos problemas sociais que assolavam a região. Se as doenças e a educação já haviam sido associadas, agora eram as secas que seriam usadas como trunfo para a construção da linha férrea. O revide maior viria na mesma edição, em outra matéria, intitulada “Pobre Norte”, cujo autor assinou o trabalho como Zé da Galeria. O autor da publicação narra sua viagem para Belo Horizonte, onde presenciou a instalação da bitola larga do Ramal de Montes Claros e, em viagem para o norte do estado, observando ao longo da estrada a situação da obra, comentava a morosidade dos trabalhos e até afirmava: “muita gente diz e eu não contesto: ‘o Estado de Minas é Bello Horizonte’. Cá este extremo norte forma um outro Estado. É o Estado da Jahiba, pobre, desconhecido, abandonado e rotineiro” (GAZETA DO NORTE, s/d). Nesse dizer, quando o repórter apresenta Belo Horizonte como sendo o Estado de Minas, ele o faz com o propósito de reafirmar a ausência dos trabalhos pelo interior e o quanto a região central era beneficiada por investimentos e obras. Para o redator, a denominação Estado da Jahiba faz alusão ao início da colonização do norte de Minas, quando a fazenda Jahiba foi fundada e, anos depois, surgiu nas suas demarcações a cidade de Janaúba, que, atualmente, é uma das maiores cidades do norte do estado de Minas Gerais.

Para o jornalista, essa morosidade tinha um motivo – poderia ser atribuída aos representantes políticos locais que, segundo o redator,

Na sua maioria são coronéis effectivos os honorários, feitos por aclamações dos amigos, vivem sempre envolvidos na ensidiosa teia de nefandas politicagem de intriguinhas baixas. Têm suas prerrogativas e attribuições bem definidas no código political (GAZETA DO NORTE, s/d).

Assim, o norte do estado ou “Estado da Jahiba”, como afirmado, ficou à mercê de interesses privados, sendo falseado na administração pública por prática de coronéis. Vale ressaltar que, na mesma edição, porém em outra página, há uma chamada que foi reeditada nas demais edições – a partir desta – recrutando funcionários para trabalharem no ramal:

Construção do Ramal de Montes Claros – Alfredo Dolabella Portella

Precisa de carpinteiros, pedreiros, trabalhadores, carros e carroções, ordenados de pedreiro e carpinteiro de 5\$500 a 6\$500, de trabalhadores, de 3\$500 a 4\$500, carros e carroções, serviços por viagens, de 12\$000 a 18\$000 diários.

Informações com o Dr. Marciano Alves Mauricio em Montes Claros (GAZETA DO NORTE, s/d., s/p.).

O citado anúncio e sua publicação recorrente evidenciava que as vagas não foram preenchidas imediatamente. Isso porque a mão de obra disponível na região não contemplava a demanda, uma vez que a ocupação que absorvia a maioria dos trabalhadores era a agricultura e o pastoreio. Ou seja, quando os planos de construção do ramal entraram em ação, o norte de Minas não estava preparado para tal.

Portanto, para a imprensa, a ferrovia resolveria todos os problemas do norte de Minas. Os empecilhos para que isso acontecesse não interessavam; o que realmente importava era quem conseguiria tal feito, se o grupo camillista ou o honoratista. E, como dito anteriormente, não só a ferrovia, mas a agilidade das comunicações também justificava os planos de modernidade. Os correios foram, no período estudado, sinônimo da angústia em que viviam os moradores da região setentrional do estado de Minas Gerais.

Encontrei, no período de 1916 a 1920, várias reportagens que retratavam o antagonismo da região. O fato de existir uma agência dos Correios na cidade de Montes Claros e de esta encaminhar as

correspondências para outras cidades²² do norte de Minas, não era garantia de comunicação eficiente. De acordo com os periódicos, as correspondências chegavam da capital a cada três dias, porém, com a transferência do percurso de Palma²³ para Bocaiuva e a falta de pagamento dos tropeiros que transportavam as malas com as correspondências, essas não chegavam corretamente à região.²⁴ Tal fato gerou várias publicações nas edições do mês de junho de 1917 do jornal *Montes Claros*, cujo teor abordava a indignação dos jornalistas, moradores e comerciantes quanto ao atraso na entrega das correspondências:

Muitas são as reclamações que nos são constantemente feitas a respeito: uns nos mostram cartas do Rio, e mesmo Bello Horizonte, com 20 ou 30 dias de demora; outros nos queixam que não recebem o “Minas Gerais” e que as folhas cariocas quando chegam aqui as suas notícias já estão velhas e sem oportunidade, negociantes recebem cargas (que quase sempre gastam 40 dias) antes das respectivas facturas, alguém deixa de assumir um cargo publico e de nomeação por aqui chegar fora do prazo o competente titulo, e assim por diante – um infinito rosário de anomalias e desencontros (MONTES CLAROS, 14 de junho de 1917, p.1).

Essas reclamações dão indícios do quanto Montes Claros, no ano de 1917, dependia de um sistema de comunicação e transporte eficientes. O cotidiano da cidade, o comércio e a população necessitavam de uma instituição que atendesse às necessidades do “progresso”. Todavia, as reclamações não ficavam somente para o uso prático da agência dos Correios, pois na semana seguinte à reportagem anteriormente salientada, também na primeira página, foi publicada outra matéria, cujo

²² Bocaiuva, Januária, Grão-Mogol e outras.

²³ Cidade atualmente conhecida como Várzea da Palma. Para resolver as questões pendentes, o jornal *Montes Claros* de 1916 entendeu que o *Minas Gerais* publicou o esforço do deputado Honorato Alves para a transferência da rota de correio de Várzea da Palma para Buenópolis.

²⁴ *Montes Claros*, 21 de junho de 1917, p. 1.

título era: “Ainda como o correio – o comércio está enormemente prejudicado” (MONTES CLAROS, 28 de junho de 1917, p. 1). Essa matéria indicava os problemas que a instituição ou o precário atendimento dos correios poderiam causar. Nesse caso, o discurso da república positivista foi posto à frente da ineficiência do serviço de postagem. O “civismo” apareceu como ameaçado e o “povo”, desprestigiado e abandonado:

Esta é a norma de governo em nosso paiz, esta é a norma de conducta dos responsáveis pelas repartições a seu cargo. Todas para si, para as suas posições, para o seu bem estar. Ninguém pelo povo, ninguém pela collectividade “marchante”!

Os elementos estão divididos dentro da pátria e entrechocando-se numa luta sem proveito e sem resultados. E este estado de cousas proveito e sem resultados. E este estado de cousas há de nos levar a um fim bem triste – o desaparecimento completo do civismo (MONTES CLAROS, 21 de junho de 1917, p. 1).

Assim, as páginas do jornal *Montes Claros* formavam ou construíam uma memória em defesa da pátria (civismo), unida ao sentimento do povo e às necessidades dos sujeitos sociais que foram prejudicados pelos serviços dos correios e tornaram-se vítimas de outros periódicos que também denunciavam a falta de competência dos Correios:

De todos os pontos da vasta zona do norte nos chegam reclamações, e os jornais de cada localidade que os possui, vêem pejados de artigos e notas a respeito. E alguns até, como “A Penna” de Januária, commettem a injustiça de nos atribuir a nos as suas desgraças de não receberem correspondência ou receberem – n’a truncadas, como si não fossemos também victimas de tão lamentável balburdia (MONTES CLAROS, 28 de junho de 1917, p.1).

Assim, a rede de comunicação entre jornais ficava fragilizada, pois a mesma rede era utilizada para almejar melhorias e também

fazer denúncias. Como no trecho citado, se um jornal publicava uma manchete como essa, difamando uma cidade e seus jornais locais, logo era “quebrada” a rede e, dessa forma, a força de expressão e a capacidade da imprensa de resolver problemas ficava comprometida. Afinal, a ideia era uniformizar os discursos e fortalecer a imprensa enquanto linguagem.

Para que a República existisse, eram necessárias algumas instituições e que estas funcionassem bem. De acordo com os jornais pesquisados e para alguns historiadores, como José Murilo de Carvalho (1999), a República era a superação de práticas e posições morais imperiais, e alguns profissionais liberais, dentre eles os jornalistas, eram ferrenhos militantes na luta pela moralização de instituições que colocassem em prática esse sistema.²⁵ Com isso, percebo o porquê das várias matérias publicadas sobre os Correios e suas péssimas condições de funcionamento no norte de Minas.

O jornal *Montes Claros*, na campanha em favor da agência dos Correios de Montes Claros, foi incansável, tanto que, no mês seguinte (julho de 1917), as publicações sobre o tema intensificaram-se ao ponto de serem divulgados no dia 12 de julho do mesmo ano, em uma única reportagem, dois telegramas. O primeiro veio de Diamantina, assinado pelo sub-administrador regional, Álvaro da Matta Machado, declarando que, ao saber da situação em que se encontrava a agência de Montes Claros, procurou solução para o problema, mas infelizmente a falta de recursos financeiros inviabilizava tais medidas. Na sequência, a reportagem apresentava cálculos e justificativas do jornalista, provando que a agência de Montes Claros era rentável. Indignado, ele continuava à espera de resposta plausível. Mas, apesar disso, o jornalista relatava uma ponta de esperança e publicava o telegrama recebido de Delfim Moreira:²⁶

²⁵ CARVALHO, José Murilo de. *A Formação das Almas: o imaginário da República no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990. p. 25-26.

²⁶ Advogado, presidente do Brasil de 15 de novembro de 1918 a 28 de julho de 1919. Foi deputado e Secretário do Interior de Minas Gerais em 1902.

Espero o Administrador que o referido serviço continue a ser feito logo com toda a regularidade [...].

Sem outro assumpto e às ordens, subscrevo-me com apreço.

Patr. e adm.

Delfim Moreira (MONTES CLAROS, 28 de junho de 1917, p. 1).

A interferência de Delfim Moreira, ao que parece, produziu efeito, pois o exemplar da semana seguinte trazia uma nota sobre os Correios:

Por acto do Sr. Administrador de Correios de Minas, acaba de ser nomeado para o cargo de ajudante da nossa agencia postal, o ex. senhor Antônio Velloso dos Anjos.

São as nossas reclamações, alias justas, que estão sendo attendidas, pelo que se torna credor do nosso aplauso e do nosso agradecimento, o Sr. Candido Valle Junior, digno Administrador dos Correios (Ibid., p. 1).

A sensação de problema resolvido durou pouco. Os exemplares seguintes novamente publicaram lamúrias referentes à ineficiência dos Correios. No exemplar do dia 16 de agosto, foram publicadas reclamações dos Correios das cidades de Buenópolis, Villa Brasília, Inconfidência e São Francisco.²⁷ Na edição do dia 18 de novembro de 1917,²⁸ foi publicada a denúncia de que o funcionário responsável por receber as correspondências em Buenópolis teria abandonado o emprego, aumentando a revolta dos jornalistas do *Montes Claros*, que fizeram uma descrição das péssimas condições de trabalho do agente naquela cidade, atribuindo o fato à falta de prestígio da região norte: “Qual! O Norte ainda mostrou o seu valor real! Não quis ainda pesar, como lhe cabe, na balança política” (MONTES CLAROS, 18 de novembro de 1917, p. 1).

O desejo de resolver o problema, ou os problemas, de comunicação do norte de Minas foi tamanho que nas duas

²⁷ *Montes Claros*, 16 de agosto de 1917, p. 2

²⁸ *Montes Claros*, 18 de novembro de 1917, p.1

semanas seguintes os jornalistas do *Montes Claros* transcreveram e publicaram as receitas e despesas da agência dos Correios na cidade de Montes Claros. E ainda, em uma edição sem data,²⁹ há uma longa reportagem que relata os transtornos causados pelo fato de não existir uma “ligação” dos Correios do Brejo das Almas³⁰ à Grão Mogol.³¹ Isso, segundo a reportagem, gerava problemas, pois as correspondências retornavam de Montes Claros para Buenópolis e, de lá, para Diamantina, e somente depois para Grão Mogol, Salinas, Fortaleza,³² Rio Pardo e Tremendal.

Nos exemplares seguintes, sempre que os correios eram mencionados, a referência era feita de forma pejorativa. A edição do dia 25 de novembro de 1917 trazia a seguinte alusão: a “balburdia continua”. A solução, ou pelo menos a tentativa de solução, só foi publicada no dia 17 de junho de 1919, ou seja, mais de um ano após a intensa campanha do jornal *Montes Claros*. Dessa vez, a campanha estava no jornal *Gazeta do Norte*, que publicou o edital de concurso para *pratintantes de telegráfo*;³³ a vaga era para a cidade de Diamantina, o que não resolvia o problema de Grão Mogol, mas indicava que as autoridades estavam se mobilizando.

Em 5 de julho de 1919, a edição especial de comemoração do 1º ano de circulação do jornal *Gazeta do Norte*, em meio a várias reportagens, trazia uma notícia em tom festivo. Tratava-se da criação, na cidade de São Paulo, de uma agência telegráfica especializada em receber notícias do interior do Brasil.

²⁹ A data do jornal não está visível no acervo do DPDOR/ Unimontes.

³⁰ Atualmente, Francisco Sá.

³¹ Segundo a reportagem, seriam apenas “13 léguas – 78 Kilometros” de distância entre o Brejo das Almas e Grão Mogol. E o administrador Estadual enviou um telegrama ao redator informando que os correios não dispunham da verba necessária para efetuar tal ligação, o que foi ridicularizado pelo redator: “com o custeio da linha ligando [...] num percurso de 13 léguas, a Administração dos Correios, teria de dispensar **apenas** a pequena quantia de 600\$000 annuaes” (grifo nosso). Nesse sentido, vide: *Montes Claros*, sem data.

³² Atualmente, Pedra Azul.

³³ Funcionários.

Segundo o jornalista autor da matéria, a criação dessa agência era o que faltava para fazer o “sertão falar”, indicando que o interior comunicaria-se com os grandes centros. Tal fato foi tão significativo que a edição de 16 de agosto de 1919 anunciou o pleno funcionamento do Serviço de Informação Telegráfica à imprensa do interior.³⁴

Em 1920, os problemas continuavam e, agora, além das cartas, os telegramas também eram prejudicados. Tanto que, em 7 de fevereiro de 1920, foi publicada a seguinte nota:

Um outro serviço que precisa mais um pouco de cuidado é o da transmissão de telegramas.

Quasi todos os que recebemos de nossos correspondentes, aqui chegam truncados, a ponto de não poderem ser decifrados por ser impossível organizar-se ser lido para eles [funcionários] (GAZETA DO NORTE, p. 1).

Tal fato depreciava também a imprensa, pois, naquele momento, Montes Claros estava “ligada” à Belo Horizonte pela “rede” de comunicação que fazia circular informações do interior para a capital e da capital para o interior, sendo que, nesse último caso havia também informações de outras capitais para a capital mineira e, conseqüentemente, para o interior. Assim, percebo que o bom funcionamento da agência dos Correios na cidade de Montes Claros era a garantia de superação do isolamento.

As notícias difundidas pela imprensa dão conta de que algumas cidades, principalmente Montes Claros, chegaram ao início do século XX com práticas construídas na medida do possível até aquele momento. O que a imprensa fazia era disputar projetos que mudariam muito rápido o modo de vida. Ainda que a população almejasse essas mudanças, as notas e as reivindicações da imprensa não se aproximavam do real. Antes, configuravam-se como ideias de melhorias e, claramente, como projetos de grupos políticos em disputa. A mesma imprensa

³⁴ Gazeta do Norte, 16 de agosto de 1919. p. 3

que disputava projetos mirabolantes de mudança, de igual modo se apropriava da “propagação do bem”, a fim de solidificar o convencimento da necessidade de “matar o sertão”.

Ao analisar o modo como a imprensa abordava temas referentes à estrada de ferro e de como denunciou hábitos atrasados da população montes-clarense, percebi que tais denúncias interferiam direta ou indiretamente nas práticas de vida local e que a imprensa, ao publicá-las, reforçava a importância de novas práticas no cotidiano dos moradores. Percebo ainda que, esteticamente, as matérias eram publicadas uma ao lado da outra, sendo que umas abordavam as práticas modernas e outras, assuntos diversos; entendo tal atitude como estratégia utilizada para criar uma articulação entre os temas e, assim, ao final, salientar as “práticas modernas”, reforçando o pensamento coletivo de modernidade; o que contribuía para compor uma memória que apontava a transição entre sertão e cidade.

Ao buscar respostas para o problema da tese, na tentativa de definir cidade a partir dos jornais, percebi que a construção da ferrovia despontou como sendo a grande campanha em favor do progresso, pois, para a imprensa, a ferrovia traria a solução dos problemas vividos no sertão. Dentre todas as colunas pesquisadas nos jornais, Pobre Norte foi a mais apelativa e a que mais dramatizou as calamidades locais e, portanto, foi a que mais se empenhou em defender a construção do Ramal de Montes Claros, intencionando, com isso, chamar a atenção das autoridades. Os Correios foram outra instituição que ocupou grande destaque no processo de modernização e teve sua ineficiência, naquele período, associada à falta de civismo. Entretanto, a leitura que faço da situação criada pela imprensa em torno desses eventos é que, por traz de tudo isso, existia não só um projeto de cidade a ser construído, mas também o desejo de implantar a República no norte. Tal observação leva-me a concluir que a combinação ferrovia, correios e norte abandonado era condição favorável para que o projeto maior de afirmação da República concretizasse-se.

Referências

ARRUDA, Gilmar. **Cidades e Sertões**: entre a história e a memória. Bauru: EDUSC, 2000. p. 63.

BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das letras, 1987.

CARVALHO, José Murilo de. *A Formação das Almas: o imaginário da República no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990. p.25-26.

GAY, Peter. *Modernismo - o fascínio da heresia*. De Baudelaire a Beckett e mais um pouco. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

GOMES, Ângela de Castro (org.). *Minas e os fundamentos do Brasil moderno*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2005. 114 p.

LESSA, Simone. "Trem de Ferro. O mito da modernidade no sertão". In: BARBOSA, Carla Cristina. *Sertão: cultura e poder*. Montes Claros: Unimontes. 2007. p. 13-43.

MACIEL, Laura Antunes. *A nação por um fio: Caminhos, práticas e imagens da "Comissão Rondon"*. São Paulo: EDUC, 1998.