



**A cidade de Varginha (MG)
Atividades Econômicas e a chegada da Estrada de Ferro (1882-1920)**

NATÂNIA SILVA FERREIRA*

Introdução

Varginha, situada no Sul de Minas Gerais, emancipou-se do município de Três Pontas em 1882 e antes mesmo da virada para o século XX, acontecimentos importantes fizeram com que a cidade avançasse em seus processos de crescimento e urbanização: os primeiros projetos da Câmara Municipal voltados para escolas públicas surgiram na metade da década de 1880; a elevação à sede de Comarca ocorreu em 1890; a estrada de ferro Muzambinho começou a passar pelo município no ano de 1892.

Quando iniciou-se o século XX, Varginha contava com elementos que cidades e distritos vizinhos não apresentavam: os comércios, as primeiras fábricas e os bancos; teatro, clube recreativo e cinema; água potável, telefone e energia elétrica; eram elementos que, juntamente com os que surgiram no final do século XIX, faziam de Varginha uma cidade de destaque no Sul de Minas Gerais.

O processo de urbanização ao qual o Brasil e Minas Gerais passaram na mudança do século XIX para o século XX também ocorreu em Varginha, com as particularidades de um município novo do Sul mineiro.

Dentro desse contexto, o objetivo central deste texto foi o de analisar a chegada de um relevante serviço para a economia varginhense: a ferrovia. Em 1892, uma estação da Companhia Estrada de Ferro Muzambinho – que não havia sido planejada para passar por Varginha – foi inaugurada na cidade.

Portanto, para compreensão do objetivo central, este artigo contou com quatro seções, além desta introdução. Na seção dois foi tratado sobre a formação da região do Sul de Minas Gerais. Na parte três, o destaque foi para o nascimento do município de Varginha (formado pela cidade de Varginha e mais dois distritos) e as principais atividades econômicas desenvolvidas. Na seção quatro, foram reunidas informações acerca da estrada de ferro em Varginha. A última parte conta com as considerações finais.

* Mestre em História Econômica pela USP. Doutoranda do Programa de Desenvolvimento Econômico da UNICAMP (área de concentração: História Econômica). Email: natania.silvaferreira@yahoo.com.br

2. A região do Sul de Minas Gerais

A transição do século XIX para o século XX foi um período de transformações urbanas e crescimento econômico para grande parte do Brasil. Com acordos financeiros entre Campos Salles e credores estrangeiros (1898-1902), abria-se um projeto político de modernização e urbanização do país. (SAES, 2008:188-189).

O ciclo da borracha se constitui num exemplo de economia particular, porque possibilitou crescimento econômico do Amazonas, especialmente em Manaus, e do Pará, sobretudo em Belém. (BUENO, 2012; FERREIRA, 2005:cap. 3). Na Bahia, o cacau auxiliou na formação de uma economia de exportação específica do Estado. (ALMEIDA, 2009). No Rio Grande do Sul houve também o desenvolvimento de uma economia própria, baseada na pecuária. (HERRLEIN, 2000). No sudeste do país, São Paulo desenvolveu uma economia cafeeira muito relevante, a atividade que mais contribuiu para o aumento das exportações brasileiras na passagem do século XIX para o XX. (CANO, 1975; DEAN, 1977; SILVA, 1980; MELLO, 1998). Na época, a Zona da Mata de Minas Gerais também contou com uma economia cafeeira de exportação. (LIMA, 1977).

De forma particular, cada parte do Brasil passava por um processo de urbanização e crescimento econômico, com auxílio de atividades econômicas agropecuárias.

Naquele contexto, de transformações urbanas pelas quais o Brasil passava na transição do século XIX para o século XX, o Sul de Minas Gerais recebeu influências da expansão da economia cafeeira, mais especificamente, na primeira década do século XX, quando as exportações passaram a aumentar.

A região do Sul de Minas Gerais tornou-se uma divisão administrativa da Província em 1789, tendo sido emancipada a paróquia de Campanha da Princesa¹. Localizada inicialmente na Comarca do Rio das Mortes, Campanha tornou-se a sede da Comarca do Rio Sapucaí a partir de 1833, tendo suas fronteiras delimitadas ao norte pelo Rio Grande e ao sul e sudeste pela serra da Mantiqueira².

Assim, o território que inicialmente abrigou o Sul de Minas teve começo com a emancipação de Campanha, município que foi desmembrado na primeira metade do século XIX nas cidades de Baependy (1814), Jacuhy (1814), Pouso Alegre (1831), Lavras (1831),

¹ Antes disso, na economia do ouro, o Sul de Minas apresentava importância como rota de comércio e como produtor de gêneros de abastecimento para outras regiões, como a corte. Segundo Furtado (1963:114-115), “a cidade do Rio representava o principal mercado de consumo do país e os hábitos de consumo de seus habitantes se haviam transformado substancialmente a partir da chegada da corte portuguesa. O abastecimento desse mercado passou a constituir a principal atividade econômica dos núcleos de população rural que se haviam localizado no sul da província de Minas como reflexo da expansão da mineração”.

² A Comarca do Rio das Mortes havia sido emancipada da área mineradora central, com a fundação de sua sede em São João D’El Rey no ano de 1713.

Jaguary (1840) e Itajubá (1848). A dinâmica da região avançou em relação à existente na urbanização da área mineradora e, inicialmente, foi baseada na agricultura e no comércio de abastecimento. (LENHARO, 1979).

O mapa abaixo mostra a localização atual de Varginha e do Sul de Minas Gerais no Estado, bem como o posicionamento de alguns dos municípios citados acima. Ainda, é possível notar os Estados que se situam próximos da região sul-mineira:

Mapa 1.: A localização de Varginha no Sul de Minas Gerais e a localização da região sul-mineira no Estado



Disponível em: http://www.gslogistica.com.br/?page_id=16. Acesso em 12/01/2017³.

A base econômica regional – a agricultura e o comércio de abastecimento – foi rompida, embora não totalmente, entre o final do século XIX e o início do XX, com a introdução da cafeicultura e o processo de urbanização em curso.

O produto mais valioso de exportação de Minas Gerais estabelecia a razão pela qual tanto a Zona da Mata como o Sul dominaram a política do Estado durante a Primeira República. (WIRTH, 1982:81). Com a fortificação da economia cafeeira pelo Sul mineiro:

(...) juntamente à ampliação da população (...) era nítido o crescimento do número de cidades. Alfenas, Boa Esperança, Três Corações e Varginha, por exemplo, faziam parte de uma primeira fase de emancipação de municípios, entre as décadas de 1860 e 1880, como resultado da introdução do café na região. (SAES; COSENTINO; GAMBI, 2012:31).

Assim, Varginha foi emancipada do município de Três Pontas no ano de 1882 e daquele período até 1920, passou por transformações que fizeram com que se tornasse uma

³ No quadro em destaque, onde se lê MS, leia-se GO.

das principais cidades do Sul de Minas Gerais: os primeiros projetos sobre escolas públicas surgiram por volta da metade da década de 1880 (ACMV⁴, 1884:22); a elevação à sede de Comarca ocorreu em 1890 (ACMV⁵, 1890:18); a estrada de ferro Muzambinho começou a passar pelo município no ano de 1892, tendo gerado relevante movimentação na cidade em fins de 1891 (ACMV, 1891:40). Quando se iniciou o século XX, Varginha já contava com elementos importantes para seu processo de urbanização: as casas comerciais, as primeiras fábricas e os bancos; teatro, clube recreativo e cinema; água potável, telefone e energia elétrica; eram elementos que, juntamente com os que surgiram no final do século XIX, faziam de Varginha uma cidade de destaque no Sul de Minas Gerais. (ÁVILA, 1983; SALES, 2003).

O processo de urbanização pelo qual o Brasil e Minas Gerais passaram na mudança do século XIX para o século XX também ocorreu em Varginha, embora de forma particular.

3. A formação do município de Varginha e as principais atividades econômicas

Foi no final do ano de 1882 que ocorreu a primeira reunião da Câmara Municipal de Varginha, pois até aquela data, o antigo distrito pertencia ao município de Três Pontas⁶. Assim, de acordo com a ata da primeira reunião de vereadores de Varginha:

Aos dezecete dias do mez de dezembro de mil oitocentos e oitenta e dois, reunido no Paço da Camara Municipal desta Villa, a hora que pelo Senhor Presidente da municipallidade da cidade de Três Pontas Azarias Ferreira de Mesquita foi marcada para a installação e posse desta Villa os Senhores Vereadores José Maximiano Baptista, Domingos Teixeira de Carvalho, João Alves de Govêa, Francscisco de Paula e Silva, Matheus Tavares da Silva e Joaquim Antonio da Silva foi pelo dito Presidente deferido juramento na forma da Lei (...). (ACMV, 1882:01).

Naquela reunião, foi escolhido o primeiro presidente da Câmara Municipal, major Matheus Tavares da Silva⁷, sendo o vice presidente, José Maximiano Baptista⁸.

A formação da Câmara Municipal de Varginha ocorreu ao final do ano de 1882, contudo, claramente, num período bem anterior ao do fim do século XIX, as terras que mais tarde abrigariam o município já eram povoadas.

Anos antes de 1806, o casal Francisco Alves da Silva e Tereza Clara Rosa da Silva adquiriu as terras onde mais tarde se localizaria Varginha. O casal vendeu essas terras ao

⁴ ACMV: Sigla utilizada para abreviação de Ata da Câmara Municipal de Varginha.

⁵ Dentre trabalhos que utilizaram-se de atas de Câmara como fontes, cf.: FERREIRA, Natânia Silva, 2017.

⁶ Vale ressaltar que o município de Varginha era formado pela cidade de Varginha mais os distritos de Pontal e Carmo da Cachoeira, emancipados, respectivamente, em 1911 e 1938.

⁷ O major Matheus Tavares da Silva foi descrito no Almanach Sul-Mineiro para 1884 (VEIGA, 1884:187-189) como capitalista, negociante, fazendeiro com engenho movido à água, tropeiro e açougueiro. Contribuiu financeiramente para que a ferrovia passasse por Varginha. Dentre os moradores do município na transição do XIX para o XX, foi um dos membros que mais posses detinha. Faleceu em 1905 deixando dois filhos vivos.

⁸ Descrito no Almanach Sul-Mineiro para 1884 (VEIGA, 1884:187) como proprietário de estabelecimento de secos e molhados.

alferes Manoel Francisco de Oliveira no ano de 1806 e, posteriormente, elas foram doadas à diocese de Campanha. (SALES, 2003).

Affonso Ávila afirmou que o povoado surgiu em fins do século XVIII, por volta de 1785, e se encontrava no meio do caminho que ligava a Vila de Campanha ao Sertão de Três Pontas. A exemplo da tradição observada em grande parte dos povoados mineiros, surgidos no século XIX, à área inicial de Varginha compreendia cerca de 48 alqueires, que correspondiam às terras doadas para a diocese de Campanha. (ÁVILA, 1983:02).

Entre 1785 e 1820 foram construídas no local cerca de seis casas de telhas. No ano de 1824, o arraial contava com cerca de 1.550 habitantes, distribuídos pelas fazendas já formadas ou ainda em formação. (ÁVILA, 1983:08). Pela Lei nº 471, de 01 de junho de 1850, o antigo curato do Espírito Santo da Varginha se transformou em freguesia, sendo subordinada ao município de Três Pontas. (VEIGA, 1884:182).

Com o passar dos anos, o espaço onde se localizaria Varginha somava elementos importantes para a sua formação como cidade e para a evolução de seu processo de urbanização. Com o processo de urbanização em curso, o número de habitantes do município aumentava, conforme mostra a tabela 1:

Tabela 1.: Número de habitantes do município de Varginha (1890-1920)

ANO	POPULAÇÃO
1890	24.819
1900	29.322
1907	31.417
1908	31.728
1909	32.042
1910	32.359
1911	32.690
1912	20.690 ⁹
1913	21.029
1914	21.237
1915	21.447
1916	21.659
1917	21.874
1918	22.080
1919	22.309
1920	22.457

Fonte: LEFORT, 1950:130-131 apud Sales, 2003:58.

⁹ Até 1911, o município era formado pelas populações da cidade e de seus dois distritos. Após aquele ano, Pontal foi emancipada (com 12.000 habitantes), dando origem à cidade de Elói Mendes. (LEFORT, 1950:130-131 apud Sales, 2003:58).

Mas – e o que parece ser comum na formação inicial da maioria das cidades não planejadas, que crescem naturalmente – apesar de um primitivo processo de urbanização estar em curso, as pessoas se concentravam, sobretudo, no campo, durante muitos anos. Se formava, entretanto, uma economia urbana, de forma que o espaço rural não viveria isolado do urbano, e este passava a influenciar o campo¹⁰. Juntamente àquele movimento de urbanização a economia do município se fortalecia¹¹.

Dentre as principais atividades econômicas, destacava-se a da cafeicultura. De acordo com José Lefort, o café foi introduzido em Varginha por volta de 1870, apenas para o consumo de seus plantadores, sem ainda ser comercializado. (LEFORT, 1950 apud SALES, 2003). Mas a cultura desenvolveu-se, dentro dos limites estruturais varginhenses, de forma satisfatória. Já em 1893, afirmou Rubião que era inaugurada no município a primeira máquina de beneficiar café. (RUBIÃO, 1919 apud SALES, 2003). Em 1920 eram 113 estabelecimentos de beneficiar o produto, “tendo eles produzido 23.916 quintais, nos seus 4.394.000 pés de café”. (LEFORT, 1950 apud SALES, 2003:285).

Menos importante que a cafeicultura, a cidade apresentava primitivas casas comerciais e de serviços, encontrando-se, dentre outros: farmácias, consultórios médicos, comércios de venda por atacado e varejo, alfaiatarias, hotéis, pensões, oficinas de sapateiros, selarias, dentistas, açougues, relojoarias e depósitos de mobílias. (SALES, 2003:280-281).

A movimentação que a cafeicultura e o comércio levaram até o município ocorreu com auxílio de uma inovação para a época e para a sociedade varginhense: a estrada de ferro. No dia 28 de maio de 1892, a estação férrea, partindo de Três Corações (município próximo), foi inaugurada. (SALES, 2003:180)¹².

Com a estrada de ferro passando pela cidade de Varginha, o comércio e exportações, especialmente de café, passaram a se expandir, já que mercadorias poderiam ser enviadas a outras cidades, não apenas do Sul de Minas, mas de outras localidades de Minas Gerais e para Estados vizinhos.

Em 1913, por exemplo, a cidade de Varginha exportava uma média anual de 400 mil arrobas de café (Questionários sobre as condições da agricultura de 176 municípios no Estado de Minas Geraes, 1913:505); em 1918, a média de exportações de café que passava pela estação local da Estrada de Ferro Muzambinho chegou a atingir 200 mil sacas, sendo 125 mil

¹⁰ A influência entre os espaços rural e urbano se dá, por exemplo, no suprimento de alimentos que o campo fornece à cidade; e nos serviços que a cidade oferece ao campo.

¹¹ Foi a partir de 1940 que passou a ocorrer maior concentração das pessoas no espaço urbano de Varginha.

¹² Para mais detalhes sobre ferrovias no Sul de Minas da transição do século XIX para o XX, cf.: SILVA, Marcel Pereira da, 2012.

dessas sacas produzidas em Varginha – mas que incluía a produção de Carmo da Cachoeira, distrito que ainda não havia se emancipado. As 75 mil sacas restantes eram de outros municípios vizinhos. (ÁVILA, 1983:14).

E em meio às transformações urbanas às quais passava a cidade, as instituições bancárias chegaram na quarta década de sua formação, depois que o espaço urbano se desenvolvia de forma gradual. Em 1915, foi inaugurada uma agência do Banco Hipotecário e Agrícola do Estado de Minas Geraes e antes disso, em 1912, havia sido inaugurada uma agência do Banco do Brasil. As duas agências “luxuosamente instaladas em prédios próprios”, facilitavam a circulação monetária na cidade. (FONSECA & LIBERAL, 1920 apud SALES, 2003:281). Claramente, as instituições realizavam apenas operações mais simples, como depósitos.

Naquele contexto de formação de cidade, as primeiras fábricas que surgiram contaram com bases ainda primitivas, se comparadas às indústrias, por exemplo, de cidades da Zona da Mata mineira, como Juiz de Fora, no mesmo período em que se analisa Varginha¹³.

Foi em 1893 que surgiu o primeiro estabelecimento que remetia a uma indústria: a fábrica de vinhos produzia cinco pipas anualmente, sendo 300\$000 (trezentos mil réis) cada uma. As cinco pipas produzidas por ano correspondiam a 2.486.000 litros de vinho, que eram consumidos localmente. (SALES, 2003:279-280). Em 1893 Varginha também contava com uma fábrica de meias de lã.

O café, que era um dos principais produtos de exportação do município, estava diretamente ligado à indústria. “Entre os principais estabelecimentos industriais, destacam-se os destinados ao beneficiamento e rebeneficiamento do café, todos localizados em proximidade da estação férrea de Varginha”. (RUBIÃO, 1919 apud SALES, 2003:279-280).

Em relação às demais fábricas (além das fábricas de vinho e de meias de lã, e dos estabelecimentos de beneficiar café), Fonseca e Liberal afirmaram que existiam as de aguardente e rapadura, manteiga, fábrica de balas e caramelos e de bebidas; as máquinas de aluguel de beneficiar arroz, as oficinas de ferreiros, as padarias e uma fábrica de banhas. (FONSECA & LIBERAL, 1920 apud SALES, 2003:280-281).

Temos, portanto, um panorama geral da formação econômica de Varginha na transição do século XIX para o século XX, com destaque para suas principais atividades econômicas, que se diferenciavam de economias de algumas cidades do Sul de Minas Gerais: a economia de Alfenas, por exemplo, era baseada principalmente na atividade agropecuária. (MARTINS e

¹³ Sobre a economia de Juiz de Fora na transição para o século XX, cf.: PIRES, Anderson, 2009.

SOUZA, 2012). No caso de Lavras, em fins do século XIX, destacavam-se as atividades de produção de gêneros agrícolas para abastecimento de regiões produtoras de café e criação de animais. (VIEIRA, 2015:114-115).

Em relação às singularidades do processo de urbanização varginhense, bem como características gerais da sociedade local, estudo realizado recentemente sobre o processo de urbanização municipal apontou que este foi marcado pela presença de uma elite agrária: o município passava por um processo de valorização do espaço urbano na passagem para o século XX, com aumento de projetos de infraestrutura urbana (calçamento de ruas; melhorias e inauguração de serviços, tais como abastecimento de água e energia elétrica), porém, fazia-se presente um grupo condutor¹⁴ do processo que concentrava a maior parte de seus investimentos no espaço rural, nos imóveis rurais (terras virgens, culturas e fazendas). Dentro dos investimentos em culturas, a elite agrária direcionava a maior parte da riqueza para o café, e diversificava, ainda, com dívidas ativas. (FERREIRA, 2017:179-192).

A elite varginhense, de certa forma, diferenciava-se de outras elites regionais: a elite de Campanha foi escravista. (ANDRADE, 2010); a elite de Itajubá, além de concentrar sua riqueza nos escravos e bens de raiz, investia seu monte-mor em dívidas ativas. (SOBRINHO, 2010).

Um dos membros da elite agrária varginhense, além de auxiliar na condução do processo de formação da cidade e dos distritos, contribuiu para a chegada de novo serviço à cidade.

4. A Estrada de Ferro

Uma região, especialmente na época da passagem para o século XX, via sua economia transformar-se a partir da chegada da estrada de ferro: encurtando as distâncias entre as localidades, as ferrovias serviam para o transporte de pessoas e de mercadorias.

No Sudeste do Brasil, o serviço da ferrovia chegou com auxílio da economia cafeeira, sobretudo em São Paulo. A burguesia do café precisava das ferrovias para o melhor transporte do produto que gerava crescimento econômico para a Província.

A rede ferroviária de Minas Gerais – que nos últimos anos do século XIX registrou o maior crescimento de malha ferroviária brasileira – a princípio, era desorganizada, com algumas companhias extremamente deficitárias e que muitas vezes dependiam de recursos públicos para continuarem operando. (SILVA, 1976).

¹⁴ Sobre a noção de grupo condutor do processo de modernização das sociedades, cf.: FAORO, Raymundo, 1992.

A Zona da Mata, contando com relevante economia cafeeira dentro da Província, foi a primeira região de Minas a contar com a introdução das ferrovias – detendo, em 1884, aproximadamente 60% da rede ferroviária mineira, o que equivalia a 1.006 quilômetros. A Estrada de Ferro Leopoldina avançou naquela região, além de outras pequenas companhias que foram incorporadas a ela. Além desta, a Mata contava com a União Mineira, com a Central do Brasil, que partia do Rio e chegava a Ouro Preto, capital da Província mineira, e com a Companhia Estrada de Ferro Oeste de Minas. (BLASENHEIN, 1996).

No Sul de Minas, as ferrovias chegaram por volta de 1880, por meio de quatro empresas: Estrada de Ferro Rio Verde, que depois passou a ser chamada de Minas e Rio; Viação Férrea Sapucaí; Estrada de Ferro Muzambinho (que possuía estação na cidade de Varginha); e Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, está originária de São Paulo, chegou à região Sul de Minas Gerais nos primeiros anos do século XX para atender o Triângulo e o Sul.

No caso de Varginha, foi no dia 28 de maio de 1892 que se inaugurou a estação férrea Muzambinho, partindo de Três Corações. Fonseca e Liberal referiram-se ao serviço como uma importante alavanca do progresso da cidade. Segundo os autores, “a chegada da linha férrea formou em sólidos alicerces a base de nossa prosperidade”. (FONSECA & LIBERAL, 1920 apud SALES, 2003:180). Ainda de acordo com os autores:

a ferro-via Muzambinho, que timbrou, em todo o seu trajeto, em margear o Rio Verde, deixando de lado as cidades vizinhas, como Três Pontas e Alfenas, esta ultimamente beneficiada por um ramal especial, desviando-se do leito desse rio, no Porto Farinhas, resolveu galgar alguns outeiros e cortar essa cidade [Varginha] em toda a sua extensão (...). (FONSECA & LIBERAL, 1920 apud SALES, 2003:180, grifos dos autores).

Pela ata da Câmara de 10 de dezembro de 1891 pode-se observar a movimentação na cidade por conta das obras da estação ferroviária:

Deliberou o Conselho que: attendendo a falta de trabalhadores hoje existentes nesta cidade, em rasão das muitas obras em andamento, provenientes em sua maior parte da abertura de diversos quintaes para passagem de ferro-via Muzambinho, e bem assim as edificações particulares, que fossem relevadas multas (...). (ACMV, 1891:40).

Nenhum registro posterior àquela data, referente à passagem da ferrovia, foi encontrado nas atas da Câmara. No entanto, a passagem citada acima nos chama atenção, sobretudo, na parte em que diz: “em rasão das muitas obras em andamento, provenientes em sua maior parte da abertura de diversos quintaes para a passagem da ferro-via Muzambinho”. É possível entender que, juntamente com as obras da ferrovia, se desenvolviam demais obras no perímetro urbano de Varginha, significando crescimento urbano.

Se as atas da Câmara nos mostraram que, no mês de dezembro de 1891, alguns terrenos foram abertos para as obras da ferrovia, por meio dos registros de imóveis¹⁵, é possível confirmar o acontecimento: a Companhia Estrada de Ferro Muzambinho desapropriou onze moradores de seus terrenos, como pode ser conferido por meio da tabela abaixo:

Tabela 2.: Terrenos adquiridos pela Companhia Estrada de Ferro Muzambinho (1891)

Data	Freguesia do Imóvel	Denominação	Tipo	Características	Valor em mil réis
11/12/1891	Varginha	Terreno e prédio	Urbana	Terreno para estrada de ferro Muzambinho	400\$000
11/12/1891					400\$000
12/12/1891					1:100\$000
12/12/1891					400\$000
14/12/1891					400\$000
14/12/1891					50\$000
15/12/1891					100\$000
15/12/1891					200\$000
16/12/1891					50\$000
16/12/1891					80\$000
17/12/1891		Terreno			80\$000

Fonte: Elaboração própria a partir dos Registros de Imóveis do ano de 1891, presentes no Cartório de Registros de Imóveis de Varginha.

O título de todas as propriedades era indenização por desapropriação, e os valores de muitas das indenizações são considerados baixos, comparados aos preços das casas vendidas no espaço urbano e com os preços das propriedades rurais.

Segundo Sales, o projeto original da Estrada de Ferro Muzambinho não contava com uma estação em Varginha. O projeto inicial previa que a ferrovia, margeando o Rio Verde, ligasse a cidade de Cruzeiro, em São Paulo, até Gaspar Lopes, cidade mineira situada próximo de Muzambinho. Como os terrenos em Varginha eram mais elevados que o nível do rio, os custos para que a estrada de ferro passasse pela cidade se elevariam. Assim, precisou-se de intervenção particular para que fosse construída a estação de Varginha¹⁶. O auxílio financeiro partiu do major Matheus Tavares da Silva, que conversou pessoalmente com o engenheiro

¹⁵ Para pesquisa que utilizou de registros de imóveis, cf.: MARCONDES, Renato Leite e OLIVEIRA, Jorge Henrique Caldeira de, 2013.

¹⁶ O investimento particular feito por Matheus Tavares da Silva na ferrovia foi grande, comparado com as riquezas que possuíam outros moradores inventariados de Varginha na época em que a ferrovia foi inaugurada. Ainda que seja uma quantia pequena, comparada ao total despendido para as obras da ferrovia (12 mil contos de réis), os 100 contos de réis que o major concedeu à empresa responsável pelas obras estava acima do monte-mor da maioria dos moradores do município que realizaram inventários na passagem do século XIX para o século XX.

responsável pelas obras, em Varginha, e se dispôs a pagar o necessário para a construção de uma estação na cidade¹⁷.

Depois de três meses para novos estudos acerca da possibilidade da passagem da ferrovia por Varginha o projeto original foi reformulado e a ferrovia passou pela cidade, com acréscimo dos 100 contos de réis financiados por Matheus Tavares da Silva. (SALES, 2003:182-184).

O major Matheus Tavares da Silva ocupou o cargo de presidente da Câmara de vereadores do final de 1882 até o final de 1886, ou seja, o major conduziu o município na fase mais inicial de sua formação. O influente membro da sociedade varginhense foi descrito no Almanach Sul-Mineiro para 1884 como capitalista, negociante, fazendeiro, tropeiro e açougueiro. (VEIGA, 1884:187-189). Em seu inventário¹⁸, havia uma passagem dizendo que “declarou mais o inventariante que o espólio possui uma cautela da Estrada Muzambinho”. O valor da cautela era de 50:000\$000.

Para o major, a passagem da estrada de ferro por Varginha contribuía para a expansão de seus próprios interesses. Além de almejar o progresso da cidade, Matheus Tavares da Silva, como negociante, comerciante, fazendeiro e produtor de café, financiou quantia da ferrovia porque o serviço seria necessário para a expansão de seus investimentos.

Sales escreveu que, sem dúvida, a passagem da ferrovia por Varginha contribuiu de forma muito relevante para o crescimento não apenas da cidade, mas também da região sul-mineira como um todo. Não obstante, o autor afirmou que a inovação não foi recebida com o devido entusiasmo pela imprensa. No dia 30 de maio de 1892, a coluna “Várias Notícias” do Minas Gerais, órgão oficial dos poderes do Estado, mencionou apenas a seguinte frase, de acordo com Sales: “Foi inaugurada a Estação da Varginha, da Companhia Muzambinho”. (SALES, 2003:180).

É preciso ressaltar, porém, que a chegada da estrada de ferro nos mostra uma valorização do espaço urbano que não restringiu-se apenas a década de sua inauguração, se estendendo para os anos iniciais do século XX:

Nas vias de acesso que surgem balizando ambos os lados do leito da estrada de ferro (...) aparecem, em inícios deste século [século XX], construções de porte e tipo inteiramente novos para a cidade, como galpões e armazéns de depósito, nos quais se instalam máquinas de beneficiamento de café, e estabelecimentos destinados ao

¹⁷ Matheus Tavares da Silva foi comerciante e negociante, tendo sido o primeiro presidente da Câmara Municipal de Varginha. Produtor de café, possuía muitas extensões de terras (cerca de três mil alqueires, distribuídos entre Varginha, Três Pontas e Carmo da Cachoeira), e bens imóveis no espaço urbano. (SALES, 2003:181).

¹⁸ Dentre os inúmeros trabalhos que partiram de inventários *post-mortem*, cf.: MELLO, Zélia Maria Cardoso de, 1985; MOTTA, José Flávio, 2001; LOPES, Luciana Suares, 2005; VIEIRA, Eduardo José, 2015.

comércio atacadista e de exportação desse produto, bem como algumas pequenas indústrias manufatureiras e de transformação (...). (ÁVILA, 1983:06).

O novo serviço possibilitou crescimento econômico local, na medida em que mais mercadorias poderiam circular pela região e também possibilitou valorização do espaço urbano que aos poucos se constituía.

A figura abaixo mostra a chegada da estrada de ferro em Varginha, pela primeira vez, no ano de 1892.

Figura 1.: Inauguração da estrada de ferro Muzambinho em Varginha (1892)



Fonte: http://www.estacoesferroviarias.com.br/rmv_cruz_jureia/varginha.htm. Acesso em 12/03/2016.

5. Considerações Finais

A transição do século XIX para o século XX foi um período em que diferentes Estados do Brasil passaram por processos de crescimento econômico e urbanização: em cada localidade havia uma agricultura predominante que, de certa forma, auxiliava no desenvolvimento de setores exportadores regionais.

No sudeste brasileiro, sobretudo em São Paulo e Minas Gerais, a agricultura predominante foi a do café. Em Minas, a cafeicultura possibilitou a expansão territorial do Estado, de forma que surgiram novos municípios na região do Sul mineiro, alguns deles que tiveram a cafeicultura como atividade relevante na passagem do século XIX para o século XX, especialmente no século XX.

Varginha foi um desses casos, de município que se emancipou justamente quando a cafeicultura passava a fortificar a economia do Sul de Minas Gerais. A economia municipal, baseada também na agricultura do café, contou com um importante serviço para seu desenvolvimento: a estrada de ferro.

Em 1892 uma estação ferroviária da Companhia Estrada de Ferro Muzambinho foi inaugurada, uma verdadeira inovação para a época e para o contexto de formação da cidade.

O novo serviço trouxe mudanças de ordem econômica para a região: em 1913, por exemplo, a cidade de Varginha exportava uma média anual de 400 mil arrobas de café (Questionários sobre as condições da agricultura de 176 municípios no Estado de Minas Geraes, 1913:505); em 1918, a média de exportações de café que passava pela estação local da Estrada de Ferro Muzambinho chegou a atingir 200 mil sacas, sendo 125 mil dessas sacas produzidas no município de Varginha. (ÁVILA, 1983:14). Além disso, a ferrovia também contribuiu para a valorização urbana da cidade, com as construções que foram se aglomerando ao redor da estação.

Um município em formação, com uma estação ferroviária em fins do século XIX, possuía um meio fundamental para o avanço de seu crescimento econômico e urbano, ainda que de forma particular.

Referências

Fontes manuscritas

ACMV – Atas da Câmara Municipal de Varginha – referentes às décadas de 1880 e 1890 – depositadas no Museu Municipal de Varginha (MMV).

Inventário de Matheus Tavares da Silva, 1905, caixa 598, documento 23, presente no Arquivo do Judiciário da Comarca de Varginha (AJCV).

Registros de Imóveis do ano de 1891, presentes no Cartório de Registros de Imóveis da cidade de Varginha (CRIV).

Fontes impressas

Questionários sobre as condições da agricultura de 176 municípios no Estado de Minas Geraes, inspecionados de 9 e Abril de 1910 a 30 de Novembro de 1913 – Serviço de inspeção e defesa agrícola de Minas Gerais (Ministério da Agricultura, Indústria e Commercio). Rio de Janeiro: Typografia do Serviço de Estatística, 1913.

VEIGA, Bernardo Saturnino da. *Almanach Sul-Mineiro para 1884*. Campanha: Typographia do Monitor Sul-Mineiro, 1884.

Referências Bibliográficas

- ALMEIDA, Rômulo Barreto de. “Traços da História Econômica da Bahia no último século e meio”. In: *RDE – Revista de Desenvolvimento Econômico*. Ano XI 2009, Salvador-BA, ano XI, n. 19 / p. 82-101, Janeiro de 2009.
- ANDRADE, Marcos Ferreira de. “Elite Escravista no Sul de Minas Gerais: opções de investimento e composição da riqueza – século XIX”. In: *XIV Seminário sobre a Economia Mineira. Anais do evento*. Diamantina: Cedeplar, 2010.
- ÁVILA, Affonso. “Varginha: formação e evolução”. In: *Fund. J. P.*, Belo Horizonte, 13 (7/8), pp. 02-18, jul./ago., 1983.
- BLASENHEIN, Peter. “As Ferrovias de Minas Gerais no século dezenove”. In: *Locus – Revista de História*, Juiz de Fora, v. 2, n. 2, p. 81-110, dez. 1996.
- BUENO, Ricardo. *Borracha na Amazônia: As cicatrizes de um ciclo fugaz e o início da industrialização*. Porto Alegre: Quatro Projetos, 2012.
- CANO, Wilson. *Raízes da Concentração Industrial em São Paulo*. 1975. Tese (Doutorado em Ciências Econômicas) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 1975.
- DEAN, Warren. *A Industrialização de São Paulo*. 2 ed. São Paulo: Difel, 1977.
- FAORO, Raymundo. “A Questão Nacional: A Modernização”. In: *Estudos Avançados*, São Paulo, v. 6, n. 14, pp. 7-22, jan./abr., 1992.
- FERREIRA, Natânia Silva. *Elite Agrária e processo de Urbanização: o município de Varginha-MG (1882-1920)*. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2017.
- FERREIRA, Sylvio Mário Puga. *Federalismo, economia exportadora e representação política: o Amazonas na República Velha (1889-1914)*. 2005. Tese (Doutorado em História Econômica) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 2005.
- FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1963.
- HERRLEIN Júnior, Ronaldo. *Rio Grande do Sul, 1889-1930: Um outro capitalismo no Brasil meridional?* 2000. Tese (Doutorado em História Econômica) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 2000.
- LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação – O abastecimento da Corte na formação política do Brasil: 1808-1842*. 2 ed. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1993.
- LIMA, João Heraldo. *Café e Indústria em Minas Gerais (1870-1920)*. Dissertação (Mestrado em Economia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 1977.
- LOPES, Luciana Suarez. *Sob os olhos de São Sebastião. A cafeicultura e as mutações da riqueza em Ribeirão Preto 1849-1900*. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2005.

- MARCONDES, Renato Leite; OLIVEIRA, Jorge Henrique Caldeira de. “Trocando de mãos: o mercado de imóveis rurais em Ribeirão Preto (1874-1930)”. *Economia e Sociedade*, Campinas, v. 22, n. 1 (47), p. 263-285, abr. 2013.
- MARTINS, Marcos Lobato; SOUZA, André Silva. “Notas sobre as Propriedades Rurais de Alfenas, MG: décadas de 1860-1880”. In: SAES, Alexandre Macchione; MARTINS, Marcos Lobato (Org.). *Sul de Minas em Transição – A formação do Capitalismo na passagem para o século 20*. São Paulo: Edusc, 2012. P. 149-174.
- MELLO, João Manuel Cardoso de. *O capitalismo tardio*. São Paulo: Brasiliense, 1986.
- MELLO, Zélia Maria Cardoso de. *Metamorfoses da Riqueza – São Paulo, 1845-1895*. São Paulo: HUCITEC, 1985.
- MOTTA, José Flávio. “Demografia histórica, família escrava e historiografia: relações familiares em um plantel de escravos de Apiaí (SP)”. In: *Anais do IV Congresso Brasileiro de História Econômica / 5ª Conferência Internacional de História de Empresas*. [CD ROM]. São Paulo: ABPHE – FEA/USP, 2001.
- PIRES, Anderson. *Café, Finanças e Indústria: Juiz de Fora (1889/1930)*. Juiz de Fora: Edições Funalfa, 2009.
- SAES, Alexandre Macchione. *Conflitos do Capital: Light versus CBEE na Formação do Capitalismo Brasileiro (1898 – 1927)*. Tese (Doutorado em História Econômica) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 2008.
- SAES, Alexandre Macchione; COSENTINO, Daniel do Val; GAMBI, Thiago Fontelas Rosado. “Sul de Minas em Transição: opção por uma regionalização como ponto de partida”. In: SAES, Alexandre Macchione; MARTINS, Marcos Lobato (Orgs.). *Sul de Minas em Transição – A formação do Capitalismo na passagem para o século 20*. São Paulo: Edusc, 2012. P. 13-36.
- SALES, José Roberto. *Espírito Santo da Varginha (MG) – 1763-1920*. Varginha: Gráfica Editora Sul Mineira, 2003.
- SILVA, Marcel Pereira da. *De gado a café: as ferrovias no sul de Minas Gerais (1874-1910)*. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2012.
- SILVA, Sérgio. *Expansão Cafeeira e Origens da Indústria no Brasil*. São Paulo: Alfa Omega, 1976.
- SOBRINHO, Juliano Custódio. “Produção Mercantil e Diversificação Econômica: Um Desafio para o Sul Mineiro. Freguesia de Itajubá, 1785-1850”. In: *XIV Seminário sobre a Economia Mineira. Anais do evento*. Diamantina: Cedeplar, 2010.
- VIEIRA, Eduardo José. *Produção, comércio e acumulação de riqueza em um município escravista mineiro: Lavras/MG (1870-1888)*. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2015.
- WIRTH, John. *O Fiel da Balança: Minas Gerais na Federação Brasileira (1889-1937)*. Rio de Janeiro: Paz e terra, 1982.