

A FORMAÇÃO DA CIDADE DE VARGINHA/MG E A CHEGADA DOS SERVIÇOS URBANOS (1882-1920)

Natânia Silva Ferreira¹

Resumo: Varginha, situada no Sul de Minas Gerais, se emancipou do município de Três Pontas no ano de 1882, tendo ocorrido, naquele ano, a primeira reunião da Câmara Municipal de vereadores da cidade. Na época do final do século XIX e do início do século XX, o Brasil como um todo passava por um processo de transformações urbanas e crescimento econômico que também ocorreu em Varginha, embora de forma particular. Assim, considerando as transformações pelas quais Varginha passou na transição do século XIX para o século XX, pretende-se, com esse artigo, abordar quatro serviços que são de suma importância para a formação urbana e econômica de uma região: a chegada da ferrovia, o serviço do abastecimento de água, a inauguração da energia elétrica e a instalação do telefone. Por meio de fontes primárias do período de 1882 até 1920, especialmente atas da Câmara Municipal de Varginha, será possível compreender a formação inicial do município e entender como ocorreu a chegada dos serviços urbanos à cidade. A partir disso, pretende-se analisar como tais serviços contribuíram para a intensificação do processo de urbanização e do crescimento econômico local.

Palavras-chave: Varginha/MG, 1882-1920; serviços urbanos; Atas da Câmara Municipal.

Abstract: Varginha, located in the south of Minas Gerais, was emancipated from the municipality of Três Pontas in 1882, and in that year it occurred the first meeting of the councilors of city. In the time of the end of the nineteenth century and the beginning of the twentieth century, the Brazil as a whole underwent a process of urban transformations and economic growth that also occurred in Varginha, though in a particular way. Thus, considering the transformations that Varginha underwent in the transition from the nineteenth century to the twentieth century, this article intends to address four services that are of great importance for the urban and economic formation of a region: the arrival of the railroad, the supply of water service, the inauguration of electricity and the installation of the telephone. Through primary sources from the period 1882 to 1920, especially records of the Varginha Council, it will be possible understand the initial formation of the municipality and how the arrival of urban services occurred in the city. From this, intends to analyze how these services contributed to the intensification of the process of urbanization and local economic growth.

Keywords: Varginha/MG, 1882-1920; Urban Services; Records of the City Council.

Introdução

A transição do século XIX para o século XX foi um período de transformações urbanas e crescimento econômico para o Brasil como um todo. O ciclo da borracha se constitui num exemplo de economia particular, porque possibilitou crescimento

¹ Mestre em História Econômica pela Universidade de São Paulo (Bolsista CAPES). Doutoranda do Programa de Desenvolvimento Econômico da Universidade Estadual de Campinas (área de concentração: História Econômica). E-mail: natania.silvaferreira@yahoo.com.br

econômico e industrialização do Amazonas, especialmente em Manaus, e do Pará, sobretudo em Belém. (FERREIRA, 2005, cap. 3; BUENO, 2012). No Rio Grande do Sul houve também o desenvolvimento de uma economia própria, baseada na pecuária, que possibilitou, de certa forma, o desenvolvimento industrial da região. (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 XIX para o XX. (CANO, 1975; DEAN, 1977; SILVA, 1980; MELLO, 1998)

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 receberia 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 foi emancipada em 1789, quando se constituiu como região independente, tendo sido emancipada a paróquia de Campanha da Princesa². Localizada inicialmente na Comarca do Rio das Mortes, Campanha se tornaria 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 Mantiqueira³.

Assim, o território que abrigaria o Sul de Minas tem começo com a emancipação de Campanha, município que seria desmembrado na primeira metade do século XIX nas cidades de Baependy (1814), Jacuhy (1814), Pouso Alegre (1831), Lavras (1831), Jaguary (1840) e Itajubá (1848). A dinâmica da região avançaria em relação à existente na urbanização da área mineradora e, inicialmente,

² Apesar da independência do Sul mineiro datar de 1789, já na economia do ouro apresentava importância como rota de comércio e como produtor de gêneros de abastecimento para outras regiões, como a corte. Segundo Furtado (1963, p. 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”.

³ 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.

seria baseada na agricultura e no comércio de abastecimento. (PRADO JR., 1972; LENHARO, 1979)

Entretanto, a base econômica regional – a agricultura e o comércio de abastecimento – seria 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) 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, p. 31)

Assim, Varginha foi emancipada do município de Três Pontas no ano de 1882 e desse período até 1920, passou por transformações que fizeram com que se tornasse uma das principais cidades do Sul de Minas Gerais: as primeiras escolas públicas surgiram por volta da metade da década de 1880 (ACMV⁴, 1884, fl. 22); a elevação à sede de Comarca ocorreu em 1890 (ACMV, 1890, fl. 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, fl. 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.

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

Considerando as transformações pelas quais a região de Varginha passou na transição do século XIX para o século XX, pretende-se, com esse artigo, abordar quatro serviços importantes para a formação urbana e econômica de uma região: a passagem da ferrovia, o abastecimento de água, a instalação da energia elétrica e a chegada do telefone. A principal fonte de pesquisa para o entendimento da chegada dos primeiros serviços urbanos na cidade se constitui num conjunto de aproximadamente 500 atas da Câmara Municipal de Varginha, presentes no Museu Municipal da cidade, para o período de 1882 até 1920⁵.

Dessa forma, este trabalho conta com quatro seções, além desta introdução: a seção dois trata da formação inicial de Varginha, considerando, sobretudo, o século XIX, isto é, um período anterior ao da elevação à categoria de cidade; a seção três se refere à economia varginhense da transição do século XIX para o século XX, voltando-se para a introdução do café, a chegada da estação ferroviária e dos primeiros comércios, das primeiras instituições bancárias e das fábricas em Varginha⁶; a seção quatro destaca os serviços urbanos: o abastecimento de água, a instalação da energia elétrica e a chegada do telefone, serviços urbanos que chegaram à cidade no início do século XX; a seção cinco, por fim, trás as considerações finais.

A formação da cidade de Varginha: acontecimentos de antes da virada para o século XX

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 Pontas. Assim:

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, Franscisco de Paula e Silva, Matheus Tavares da Silva e Joaquim Antonio da Silva

⁵ Por meio do projeto “Raízes históricas, culturais e materiais de nosso povo – a história de Minas Gerais e a história de Varginha”, os professores do Instituto de Ciências Sociais Aplicadas da Universidade Federal de Alfenas, Thiago Fontelas Rosado Gambi e Daniel do Val Cosentino – com apoio de Cláudio Henrique Martins, antigo diretor do Museu Municipal de Varginha –, realizaram a digitalização das Atas da Câmara Municipal, do período de 1882 até 1940.

⁶ O serviço da estrada de ferro será tratado na seção três, referente à economia varginhense na transição do século XIX para o século XX, na medida em que a ferrovia possuía relação, sobretudo, com a cafeicultura e com o comércio varginhense.

foi pelo dito Presidente deferido juramento na forma da Lei [...]. (ACMV, 1882, fl. 01)

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

Terminada a eleição, Matheus Tavares da Silva convidou os demais vereadores para comparecerem no paço da Câmara às 10 horas do outro dia, 18 de dezembro de 1882, para tratarem da nomeação de empregados e demais assuntos que surgissem.

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

Affonso Ávila afirmou que o povoado surgiu em fins do século XVIII, por volta de 1785. O povoado se encontrava no meio do caminho que ligava a Vila de Campanha ao Sertão de Três Pontas. E 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 para a construção da capela de Espírito Santo de Catanduvas. (ÁVILA, 1983, p. 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, p. 08) Pela Lei nº 471, de 01 de junho de 1850, o antigo curato do Espírito Santo da Varginha se

⁷ Major Matheus Tavares da Silva, influente membro da sociedade varginhense, foi descrito no Almanach Sul-Mineiro para 1884 (VEIGA, 1884, p. 187-189) como capitalista, negociante, fazendeiro com engenho movido por água, tropeiro e açougueiro. Contribuiu financeiramente para que novo serviço (a ferrovia) passasse por Varginha. Dentre os moradores do município de Varginha na transição do século XIX para o XX, era um dos membros que mais posses detinha. Faleceu em 1905 deixando dois filhos vivos. Maiores detalhes sobre o major e sua riqueza podem ser encontrados em seu inventário, presente no Arquivo do Judiciário da Comarca de Varginha (ano de 1905, caixa 598, documento 23).

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

transformou em freguesia, sendo subordinada ao município de Três Pontas. (VEIGA, 1884, p. 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, p. 130-131 apud SALES, 2003, p. 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. No entanto, práticas específicas do espaço rural não deveriam se misturar com as urbanas.

⁹ Até 1911, o município de Varginha era formado pelas populações da cidade e de seus dois distritos (Pontal e Carmo da Cachoeira). Após aquele ano, Pontal foi emancipada (com 12.000 habitantes), dando origem à cidade de Elói Mendes.

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.

No primeiro Código de Posturas de Varginha, de 1888, na seção “da limpeza, salubridade da água, ar e alimentos”, o artigo 40 dizia, dentre outros, que era proibido “ter chiqueiros nos pateos, nos centros da povoação; sob pena de ser multado na quantia de 10\$ a 30\$”. (CPV¹¹, 1888, p. 344)

Além disso, o espaço urbano da cidade deveria passar por cuidados que antes não eram relevantes. No capítulo III do Código de Posturas, a seção “do aceio e embelezamento da cidade e povoações”, estabelecia que era “proibido manchar paredes, portas, janelas e muros com qualquer materia imunda, ou escrever letreiros, desenhos allusivos ou obscenos: multa de 30\$ e prisão por 5 dias”. (CPV, 1888, p. 344)

Varginha passava por um movimento de valorização do espaço urbano e, com isso, a economia do município se fortalecia¹².

Economia varginhense: café, comércios, ferrovia, bancos e indústrias entre o final do século XIX e o início do século XX

Dentre as atividades econômicas de Varginha, serão destacadas aquelas que, em partes, contribuíram para o crescimento econômico e urbanização da cidade. Assim, abaixo o texto se inicia com a cafeicultura, que chegou em fins do século XIX no município e se tornou importante para o setor exportador de Varginha, especialmente, a partir da primeira década do século XX. Será destacado depois o comércio varginhense, que estava relacionado também com a atividade do café. A chegada da ferrovia será descrita nesta seção, porque a estrada de ferro foi importante tanto para o crescimento do setor comercial, como para o desenvolvimento da atividade da cafeicultura. Será abordada a chegada os primeiros bancos, pois a expansão das atividades econômicas varginhenses demandava o surgimento das instituições bancárias, mesmo que para funções mais básicas, como os depósitos dos fazendeiros e comerciantes locais. Por fim, será mencionado sobre as primeiras fábricas locais.

De acordo com José Lefort, o café foi introduzido em Varginha por volta de 1870, apenas para o consumo local de seus plantadores, sem ainda ser comercializado. (LEFORT, 1950 apud SALES, 2003) Mas a cultura desenvolveu-se,

¹¹ CPV: sigla utilizada para abreviação de Código de Posturas da cidade de Varginha.

¹² Foi a partir de 1940 que passou a ocorrer maior concentração das pessoas no espaço urbano de Varginha.

dentro dos limites estruturais de Varginha, de forma satisfatória. Memorialistas que escreveram no início do século XX mencionaram a qualidade das terras varginhenses para a cafeicultura, como fez Roberto Capri, que escreveu que “as terras do município são ubérrimas e prestam-se a qualquer cultura. [...]”. (CAPRI, 1918 apud SALES, 2003, p. 284)

E foi no negócio da cafeicultura que a cidade aprofundou seus investimentos e se especializou como importante centro de comércio e beneficiamento do produto. 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 café, “tendo eles produzido 23.916 quintais, nos seus 4.394.000 pés de café”. (LEFORT, 1950 apud SALES, 2003, p. 285)

Ávila afirmou que a tendência e vocação de Varginha para o comércio foi estabelecida na época de sua caracterização como pequeno núcleo urbano de serviços para uma sociedade de estrutura fundiária rural. A princípio, ele mencionou que essa tendência e vocação se cumpriam em relação quase apenas aos contingentes agrícolas do próprio município. (ÁVILA, 1983, p. 14)

Mas Veiga, em seu Almanach Sul Mineiro para 1874, assegurou que Varginha enviava para a corte alguns gêneros, tais como fumo e toucinho, porcos e gado vacum. E recebia de lá ferragens, louça, bebidas e sal, este último, em grande quantidade, se comparado com os demais itens importados, chegando a mais de 3.000 sacas anualmente. (VEIGA, 1874, p. 186)

Isso nos mostra, assim como ocorreu para o Sul de Minas como um todo ao longo do século XIX, a relevância do comércio de abastecimento, que também estava presente em Varginha, antes ainda de ser transformada em cidade.

Depois da emancipação de Três Pontas, o comércio varginhense se ampliou, atendendo a comunidade da cidade e a de algumas outras localidades do Sul de Minas. Dentre as casas comerciais e de serviços varginhenses, se encontravam farmácias, consultórios médicos, comércios de venda por atacado e varejo, salões de barbeiros e cabeleireiros, alfaiatarias, hotéis, pensões, oficinas de sapateiros,

selarias, dentistas, açougues, relojarias, depósitos de mobílias, atelier de fotografias e de costura¹³. (SALES, 2003, p. 280-281)

A movimentação que a cafeicultura e o comércio levaram até Varginha ocorreu devido também a uma inovação para a época e para a sociedade varginhense: a estrada de ferro. No dia 28 de maio de 1892, a estação férrea em Varginha, partindo de Três Corações, foi inaugurada¹⁴.

Segundo Sales (2003), o projeto original para a Estrada de Ferro Muzambinho não contava com uma estação em Varginha. O planejamento 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 ferrovia passasse pela cidade se elevariam. Assim, precisou-se de intervenção particular para que fosse construída a estação de Varginha. O auxílio financeiro partiu do major Matheus Tavares da Silva, que conversou pessoalmente com o engenheiro responsável pelas obras, em Varginha, e se dispôs a pagar o necessário para a construção de uma estação na cidade.

Dessa forma, depois de três meses para novos estudos acerca da possibilidade da passagem da ferrovia por Varginha, o projeto original foi reformulado. Uma estação da estrada de ferro Muzambinho seria inaugurada em Varginha com um acréscimo de 100:000\$000 (cem contos de réis), que foi o valor financiado por Matheus Tavares da Silva. (SALES, 2003, p. 182-184) No inventário do major, 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 (cinquenta contos de réis). (Inventário de Matheus Tavares da Silva, 1905, caixa 598, documento 23)

Para Matheus Tavares da Silva, a passagem da estrada de ferro por Varginha contribuía para a expansão de seus próprios interesses. Além de ser membro da

¹³ De acordo com o primeiro Código de Posturas da cidade, “as licenças para abertura de casas de negócio, qualquer que ellas sejam, pharmacia, talho ou fabrica [...] serão concedidas pelo presidente da camara, a requerimento dos interessados [...]”. (CPV, 1888, p. 359)

¹⁴ Para mais detalhes sobre ferrovias no Sul de Minas na transição do século XIX para o XX, cf.: 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. Sobre o transporte fluvial no Sul de Minas Gerais, cf.: MARTINS, Marcos Lobato. Uma história da navegação a vapor no Sul de Minas (1880-1960). *Diálogos*, v. 15, n. 2, p. 409-436, mai.-ago. 2011.

elite política da cidade, primeiro presidente da Câmara Municipal de vereadores, o major estava dentre os moradores mais ricos de Varginha. Mais que almejar o progresso da cidade, Matheus Tavares da Silva, como negociante, comerciante, fazendeiro e produtor de café, financiou parte da ferrovia porque o serviço seria necessário para a expansão de seus investimentos.

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

Deliberou o Conselho que: atendendo 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 muitas [...]. (ACMV, 1891, fl. 40).

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 imóveis, é possível confirmar o acontecimento: a Companhia Estrada de Ferro Muzambinho desapropriou onze moradores de seus terrenos, como mostra a 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 o valor de muitas das indenizações é considerado baixo, se comparado com o preço das casas vendidas no espaço urbano e com os preços das propriedades rurais.

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 a seguinte frase, de acordo com Sales: “Foi inaugurada a Estação da Varginha, da Companhia Muzambinho”. (SALES, 2003, p. 180)

É preciso ressaltar, porém, que a chegada da ferrovia 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 comércio atacadista e de exportação desse produto, bem como algumas pequenas indústrias manufatureiras e de transformação [...]. (ÁVILA, 1983, p. 06)

Com a estrada de ferro passando por Varginha, o comércio, que já se fazia presente na cidade, passou a se expandir, porque suas mercadorias poderiam ser enviadas a outras cidades, não apenas do Sul de Minas, mas de outras localidades de Minas Gerais e para Estados vizinhos.

Abaixo segue imagem da chegada da ferrovia em Varginha:

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 mar. 2016.

A comercialização de café dentro do município e as exportações do produto para outras localidades – que se expandiram também graças a chegada da ferrovia – foram fatores que chamaram a atenção dos vereadores da Câmara para a criação de impostos sobre a compra e venda¹⁵. Na reunião de 1 de dezembro de 1912, foi apresentado na Câmara Municipal o seguinte projeto:

[...] Criar o imposto de 50 reis por arroba de café que fôr exportado pelas Estações de Fluvial Varginha, bem como pela estação da Flóra quando o café por ella exportado fôr produzido neste município. § 1º O imposto será pelos exportadores e por intermedio dos funcnarios da Rêde Sul-Mineira mediante contracto de porcentagem que a Camara estabelecerá com a Directoria da referida via-ferrea, a porcentagem paga a essa via-ferrea não excederá de 20%. § 2º O imposto arrecadado entrará para o cofre municipal no fim de cada mez [...]. (ACMV, 1912, fl. 26).

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

¹⁵ De acordo com o Código de Posturas de Varginha (de 1888), “constitue renda municipal da cidade da Varginha a importancia das multas pela infracção das posturas; das multas convencionadas em clausulas de contratos celebrados, quer entre particulares, quer entre a camara e particulares; das licenças e impostos, e de tudo o mais que, em virtude das leis, deva ser arrecadado em favor das camaras municipais.” (CPV, 1888, p. 359)

municípios no Estado de Minas Geraes, 1913, p. 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 em Varginha – mas incluída a produção de Carmo da Cachoeira, distrito que ainda não havia se emancipado¹⁶. As 75 mil sacas restantes eram de outros municípios vizinhos. (ÁVILA, 1983, p. 14)

E em meio às transformações urbanas pelas quais passava a cidade, as instituições bancárias chegaram na quarta década de sua formação, depois que o espaço urbano se desenvolvia de forma gradual. Fonseca e Liberal mostraram uma relação entre comércio e bancos em Varginha, afirmando:

Como elementos propulsionadores do grande comércio varginhense, que se irradia por grande extensão do Sul do Estado, de modo a dar-lhes merecidamente a primazia comercial, conta a cidade dois magníficos estabelecimentos. (FONSECA & LIBERAL, 1920 apud SALES, 2003, p. 281)

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, “fazendo ambas grande movimento, com enormes vantagens para o commercio e lavoura”. (SALES, 2003, p. 281).

Então Varginha, entre o século XIX e o século XX, se transformou de um arraial em uma importante cidade do Sul de Minas. Acredita-se que a introdução do café; a chegada da estação ferroviária e dos comércios, da intensificação comercial que a ferrovia ajudou a promover; e a construção dos dois primeiros bancos, foram fatores que fortaleceram o processo de urbanização pelo qual passava o município. Esses elementos, assim como ocorreu no Brasil, em Minas Gerais e no Sul do Estado, davam nova forma à Varginha. Claro que com as limitações de uma cidade nova, que estava nas décadas iniciais de sua formação.

Assim, as primeiras fábricas que surgiram contavam com bases ainda bastante arcaicas, se comparadas às indústrias, por exemplo, de cidades da Zona da Mata mineira, como Juiz de Fora, no mesmo período em que se analisa Varginha.

¹⁶ A emancipação de Carmo da Cachoeira ocorreu em 1938.

Foi em 1893 que surgiu o primeiro estabelecimento industrial da cidade: 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. Mas além da fábrica de vinhos, em 1893, Varginha contava com uma fábrica de meias de lã. (SALES, 2003, p. 279-280)

O café, que era um dos principais produtos de exportação do município, também 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, p. 279-280)

Em relação às demais indústrias em Varginha (além das fábricas de vinho e de meias de lã, e dos estabelecimentos de beneficiar café), Fonseca e Liberal afirmaram que se destacavam os estabelecimentos de: aguardente, rapadura, manteiga, e as oficinas mecânicas. Havia também fábrica de gelo, de balas e caramelos, de bebidas, as serrarias e carpintarias; as máquinas de aluguel de beneficiar arroz, as oficinas de ferreiros, as padarias e uma fábrica de banhas. (FONSECA & LIBERAL, 1920 apud SALES, 2003, p. 208-281)

Com o aumento do número de estabelecimentos industriais em Varginha, a Câmara de vereadores passou então a cobrar (ou isentar) impostos dos proprietários de algumas indústrias, conforme fosse mais vantajoso. No ano de 1913, a ata da reunião de 26 de junho continha uma parte dizendo que “pelos Srs. Abreu e Cia foi requerido a Camara Municipal isenção de impostos de sua fabrica de gelo, foi lhes concedida somente por 6 (seis) anos”. (ACMV, 1913, fl. 56)

Na reunião de 15 de setembro do mesmo ano, “foi posto em segunda discussão a projecto que eleva a 100\$000 [cem mil réis] o imposto sobre olarias que fabriquem tijollos ou telhas, e fabricando ambos artigos, isto é, tijollos e telhas a 150\$000 [cento e cinquenta mil reis]”. (ACMV, 1913, fl. 59)

Tem-se, 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, aquelas que, como no Brasil, de modo geral, estiveram presentes em seu processo de urbanização.

Foi possível compreender que a cafeicultura foi relevante para a economia varginhense: a cafeicultura estava relacionada ao comércio varginhense, na medida

em que comercializava-se e exportava-se a mercadoria; o café estava relacionado com a ferrovia, na medida em que o novo serviço serviu para transportar o produto; a atividade do café estava relacionada com as fábricas, considerando os estabelecimentos de beneficiar café; finalmente, pode-se dizer que as instituições bancárias também serviram aos pequenos cafeicultores locais.

A atividade da cafeicultura em Varginha, especialmente no início do século XX, possibilitou ao município nova dinâmica econômica. Para somar ao processo de urbanização, chegaram na cidade as primeiras empresas de serviços urbanos.

Abastecimento de água, energia elétrica e telefone: os serviços urbanos no início do século XX

Na presente seção, serão destacados os primeiros serviços urbanos que chegaram à Varginha, por meio da leitura das atas da Câmara Municipal da cidade, que se encontram no Museu Municipal do município. Os documentos destacaram as melhorias no serviço de abastecimento de água; relataram a Câmara dos vereadores em festa com a inauguração da energia elétrica; e, por fim, descreveram a chegada das linhas telefônicas.

As melhorias no tratamento de água começaram após 1910, quando nas atas das reuniões puderam ser observadas maiores preocupações com relação ao serviço prestado à sociedade. Na reunião de 09 de junho de 1910:

pelo vereador Antonio Rotundo foi apresentado um projecto de lei auctorizando ao Agente Executivo a chamar concorrência publica para instalação de luz elétrica, rede de esgotos e novo abastecimento d'agua, sendo julgado objeto de deliberação foi posto a votos em seguida foi aprovado em primeira discussão. (ACMV, 1910, fl. 04)

A energia elétrica seria instalada no ano de 1914, e de 1910 até a data da inauguração, muitas reuniões a respeito do tema ocorreriam. Novamente na reunião de 11 de outubro de 1910, “resolveu-se sobre luz, agua, esgotos e força eletrica”. (ACMV, 1910, fl. 09)

Os melhoramentos no abastecimento de água começaram no dia 30 de abril de 1910, quando:

pelo vereador Major Silva Bittencourt foi apresentado um projecto que auctorisa o Presidente da Camara a contractar um emprestimo até a quantia de 40:000\$ (Quarenta contos de reis) para segmento

da água potável a esta Cidade, sendo julgado objeto de deliberação foi aprovado em primeira discussão. (ACMV, 1913, fl. 55)

Contudo – o que é comum, principalmente numa cidade em formação –, a estrutura apresentou problemas com o passar do tempo, no ano de 1914. No dia 15 de junho daquele ano, o major Evaristo Soares:

declarou que tinha convocado a presente sessão extraordinária para levar ao conhecimento da Câmara que no serviço do abastecimento de água está aparecendo obstáculo de pedras na perfuração do túnel, por isso pedia a Câmara auctorisação para augmentar o preço por metro corrente para mais 8\$000 [oito mil réis] nos pontos em que se encontra este obstáculo, e disse que achando se o abastecimento actual muito diminuído deliberou a comprar uma bomba centrífuga para aumentar a água e assental-a próximo a caixa d'água. (ACMV, 1914, fl. 76)

Com o aumento da população de Varginha, era comum que fosse necessário aumentar a quantidade de água para servir toda a população. Assim, naquela mesma reunião:

Logo em seguida o vereador Capitão Rebello da Cunha apresentou o projecto que auctorisa o Presidente da Câmara a despender até a quantia de dez contos de reis para aquisição de uma bomba centrífuga, motor e mais pertences e assentamento, sendo julgado objecto de deliberação e de urgência foi aprovado em única discussão. (ACMV, 1914, fl. 76)

Finalmente, naquela reunião extraordinária:

pelo mesmo vereador Capitão Rebello da Cunha, foi apresentado um projecto que auctorisa o presidente a pagar mais 8\$000 [oito mil réis] por metro linear de escavação de túnel onde houve pedra sobre o preço contractado pelo o engenheiro em carregado do serviço, sendo objecto de deliberação e urgência foi aprovado em primeira e única discussão. (ACMV, 1914, fl. 76)

A reunião de 15 de junho de 1914 havia sido marcada apenas para se tratar do abastecimento de água, porém, na próxima reunião que ocorreria em 15 de julho de 1914, o engenheiro responsável pelas obras informou à Câmara Municipal que o serviço precisaria de reparos:

O Dr. Adelio de Resende, engenheiro encarregado do serviço do aumento d'água potável pelo empreiteiro Capitão Joaquim Antonio Teixeira, expôs a Câmara que na perfuração da senda para passagem do encanamento encontrou-se grande obstáculo como seja pedra e abundante água, tornando se preciso escoramentos, por isso era que a Câmara augmentasse o preço na perfuração, sendo tomada em consideração essa sua exposição, ficou resolvido que se

pague 35\$000 [trinta e cinco mil réis] os primeiros 70 metros e os outros a 47\$000 [quarenta e sete mil réis]. (ACMV, 1914, fls. 76-77)

Não se sabe ao certo quanto tempo duraram aquelas obras, mas depois de mais de um ano do início dos trabalhos, a Câmara ainda devia ao encarregado do serviço, pois na reunião de 17 de agosto de 1915,

pelo Capitão Antonio Rebello da Cunha foi apresentado um projecto auctorizando o Presidente da Camara a despender até a quantia de sete contos e quinhentos mil reis para saldar as contas do encarregado do serviço do tunel do encanamento d'água. (ACMV, 1915, p. 08)

Depois do serviço de abastecimento de água, destaca-se a instalação da energia elétrica em Varginha. Foi no ano de 1893 que começou a aparecer nas reuniões da Câmara o tema da iluminação pública, entretanto, a instalação da energia elétrica viria mais tarde.

As discussões a respeito de energia elétrica começaram no ano de 1910, em que o presidente da Câmara, o coronel João Urbano de Figueiredo, ficou autorizado a chamar concorrência pública para os serviços de instalação de energia elétrica. (ACMV, 1910, fl. 04) Mas foi no ano de 1911, no dia 01 de agosto, que:

A mesma Camara deliberou a autorisar o Agente Executivo a contrahir um emprestimo para estabelecer a luz eletrica nesta cidade, mediante os juros de (10%) dez por cento ao anno, e praso que for razoável, no caso que torne impossivel o emprestimo, fica o Agente Executivo autorisado a contractar com qualquer empresa que melhores condições offerecer, a estabelecer nesta cidade a luz elétrica e força pelo praso de vinte cinco anos, findo o qual reverterão os materiais e todo estabelecimento para a municipalidade sem ônus, ficando desde já desapropriadas todas as cachoeiras existentes no municipio. (ACMV, 1911, fl. 17)

Varginha passava por crescimento urbano, ainda que gradual, e já contava com escolas, a ferrovia, comércios, pequenas fábricas, imprensa – que publicava editais, por exemplo, de quando se abria concorrência para melhorias em estradas ou obras de calçamento das ruas –, o abastecimento de água havia passado por melhorias¹⁷. Assim, era notável que a energia elétrica fosse uma demanda necessária.

¹⁷ O Código de Posturas varginhense, em seu capítulo IX, na seção “das obras publicas”, dizia que “a conservação e reparos de pontes, calçadas regos, aqueductos, poços, tanques, muralhas, paredões ou quaesquer outras obras, feitas para segurança de edifícios ou prisões publicas, e todas as

Na reunião extraordinária de 10 de fevereiro de 1912, sob presidência do major Silva Bittencourt, foram analisadas as propostas para a instalação da energia elétrica. Foram levadas à Câmara oito propostas, e os vereadores iriam analisar alguns requisitos para a escolha da melhor. Os requisitos eram:

economico, conciliando o interesse publico com o particular, energia eletrica sob o ponto de vista de sua importancia, encampação, condições de pagamento da Camara Municipal, favores extraordinarios pedidos pelos proponentes e vantagens extraordinarias pelos mesmos oferecidos. (ACMV, 1912, fl. 30)

Abaixo serão melhor apresentados os requisitos de análise, considerando os seis critérios relevantes para a comissão responsável:

Requisito 1: Do critério econômico. Mostrou a ata da Câmara que “sob este aspecto, ha grande divergencia de preços entre os concorrentes, sendo criterio da comissão conciliar os interesses publicos e privados, não descuidando dos recursos pecuniarios e actuaes da Municipalidade”. (ACMV, 1912, fl. 30) Considerando então os valores que cobriam os proponentes, a Câmara descartou quatro deles, que apresentavam um orçamento acima de 14:000\$000 (quatorze contos de réis). Com base nessa escolha, foram analisados os valores de outros critérios para as quatro propostas restantes: iluminação particular por vela/mês; instalação (gratuita ou remunerada) e força motriz. Pela análise desses três critérios, resolveu a Câmara que “néssas condições, são mais vantajosas as propostas que fazem a instalação gratuita para o consumidor, visto como o preço por vela se equivalem, mais ou menos. Têm primazia, portanto, as propostas nº 1 e 3”. (ACMV, 1912, fl. 30)

Requisito 2: Da energia elétrica. Considerando os cavalos/vapor, “a proposta nº 1 não diz o numero de cavallos vapor que fornece; a nº 2 fornece 150 cavallos vapor prometendo aumentar esse numero quando a empresa julgar conveniente; a nº 3 fornece força de 500 cavallos vapor e a nº 4 não menciona”. (ACMV, 1912, fl. 30) Nesses critérios, foram consideradas apenas as propostas 2 e 3. Não obstante, a proposta “nº 2 reserva a si o direito de aumentar o numero quando ella julgar conveniente, o que constitue ou póde constituir um obstaculo para a municipalidade ou para o particular quando reclamem força de que ella não disponha”. (ACMV,

construcções em benefício commum ou para decoraçãõ das povoações, serão feitas pela camara”. (CPV, 1888, p. 351)

1912, fl. 30) Assim, a proposta de número 3 era mais favorável, “podendo melhor fomentar a industria”. (ACMV, 1912, fl. 30)

Requisito 3: Da encampação. As propostas de números 2, 3 e 4 estabeleceram preliminares, a 3ª a partir do oitavo ano e a 4ª a partir do décimo ano, sendo que:

A 2ª estabeleceu que, vencido o prazo de privilegio, receberá, em troco da encampação, o custo da instalação, com rebate de 30% sobre o valor actual da instalação, desde que não haja obra nova. No caso contrario, não faz redução alguma. A 3ª deduzindo a renda liquida dos cinco ultimos anos, toma a media annual, que representará o juro da quantia, que tem a receber (juro de 8%). A 4ª estabelece a encampação depois do decimo anno, tomando-se a media da renda, renda liquida do ultimo trienio e contando-se o juro de 10% para formação do capital. A 1ª não estabelece bases para encampação. (ACMV, 1912, fl. 30)

Portanto, do ponto de vista da encampação, as propostas 3 e 4 foram consideradas as melhores.

Requisito 4: Das condições de pagamento. A ata dizia que a proposta de número 2 pedia pagamento por trimestre; a proposta de número 4 exigia que o pagamento fosse feito mensalmente; as propostas de números 1 e 3 não deram detalhes sobre a forma de pagamento. (ACMV, 1912, fl. 30)

Requisito 5: Das vantagens extraordinárias. Dizia a ata da Câmara que a proposta:

Numero 1 dará 50% gratuitamente no primeiro anno para a primeira fabrica que se inaugurar; a 3ª entra com grande potencial; a 4ª isolará os fios da distribuidora e dará um motor para mover a bomba elevadora d’agua para o abastecimento da cidade; a 2ª não oferece como vantagem extraordinaria se não os meios para se desenvolverem certas industrias e confortos, fazendo sua propaganda. (ACMV, 1912, fl. 30)

Considerando então as vantagens extraordinárias, parecia que a segunda proposta estava descartada.

Requisito 6: Dos favores extraordinários. “A 2ª e a 4ª propostas pedem isenção de impostos municipais e obrigação da Camara intervir junto ao Governo Federal para obter isenção de impostos aduaneiros, junto ás estradas de ferro para redução de fretes. A 1ª e 3ª não pedem esses favores”. (ACMV, 1912, fl. 30) Assim, “distante ficam as 1ª e 3ª com grandes vantagens sobre as duas outras”. (ACMV, 1912, fl. 30)

Depois das análises feitas, a Câmara chegou à seguinte conclusão:

Pelas comparações acima declaradas fica patente quanto a preço em igualdade de quantidade para iluminação publica a superioridade da proposta nº 1; mas a proposta nº 3, desde que do projecto de iluminação se afastem 8 arcos voltaicos, ficará em melhores condições, pois a iluminação da cidade ficará custando annualmente 9:615\$300 (nove contos seiscentos e quinze mil e trezentos reis), nos preços de energia a particulares as propostas nº 1 e 3 são mais ou menos equivalentes. (ACMV, 1912, fl. 31)

Finalmente, “depois de ter sido lido o parecer o Senhor Presidente ordenou [ao secretário] que convidasse o proponente Vivaldi & Cia [proposta número 3] para assignar o contracto”. (ACMV, 1912, fl. 31) O proponente era uma empresa do Rio de Janeiro.

Nos registros de imóveis de Varginha, foram encontradas algumas transações de bens envolvendo o nome da companhia: no total, quatro registros, dois de 1912 e dois de 1914. O primeiro deles, de 03 de fevereiro de 1912, era referente à compra de parte de um terreno da Fazenda Pontal, no valor de 500\$000 (quinhentos mil réis). Nas condições do contrato estava especificado que a companhia deveria fornecer lâmpadas para a casa de morada da Fazenda do Pontal, fazer uma ponte ligando a ilha ao continente e o fecho da faixa cedida com cerca de arame. No segundo registro, de 05 de junho de 1912, a Vivaldi & Cia adquiriu mais terras da Fazenda Pontal, no mesmo valor da primeira compra.

Em fevereiro 1914 as obras para instalação da energia elétrica deveriam já estar quase no fim para a inauguração, mas a Vivaldi & Cia precisava de mais alguns dias para o término total do serviço. No dia 03 de fevereiro daquele ano:

Foi lido perante a Camara um requerimento da Companhia Mercantil e Industrial Casa Vivaldi, no qual pede sessenta dias de prazo para dentro delle inaugurar a installação eletrica, justificando este pedido o incidente ocorrido no canal o qual obrigou a Companhia fazer novas obras de segurança [...]. (ACMV, 1914, fl. 70)

Depois de realizado o pedido para ampliação do prazo, a companhia adquiriu mais dois imóveis: no dia 27 de fevereiro de 1914, um terreno na área urbana, para construção de um prédio, no valor de 2:200\$000 (dois contos e duzentos mil réis) e no outro dia, 28 de ferreiro, foi comprado um terreno na área rural de Varginha, no valor de 600\$000 (seiscentos mil réis).

O pedido foi concedido à Vivaldi & Cia e, no dia 30 de março de 1914, numa reunião extraordinária, foi decidido a respeito da comissão responsável “para os festejos da inauguração da luz”. (ACMV, 1914, fl. 72)

O vereador Domingos de Rezende apresentou uma proposta que dizia que “fica o Presidente da Camara auctorizado a despender com os festejos da inauguração da luz electrica nesta cidade o que necessario fór, como despesas extraordinarias”. (ACMV, 1914, fl. 72) Foi nomeada uma comissão para ir até Itajubá e Santa Rita do Sapucaí convidar os senhores doutores Wenceslau Braz e Delfim Moreira¹⁸; uma comissão para cuidar da recepção da estação ferroviária até a Câmara Municipal; mais uma comissão para convidar personalidades importantes de Três Corações; outra para ornamentação da Praça da Estação até a Rua Municipal; uma comissão para a ornamentação de ruas centrais; e, finalmente, uma comissão para preparar o “banquete” que seria oferecido. (ACMV, 1914, fls. 72-73) Ao final da reunião, os vereadores resolveram enviar um ofício ao presidente da Rede Sul Mineira, “para assistir aos festejos da inauguração da luz electrica”. (ACMV, 1914, fl. 73)

Dessa forma, “aos doze dias do mez de Abril de mil novecentos e quatorze, as 18 horas (da tarde), no Theatro Municipal”, deu-se início à sessão especial de instalação da luz elétrica. (ACMV, 1914, fl. 73)

Naquela reunião, coordenada pelo vice-presidente da Câmara de Varginha, o capitão Antonio Rebello da Cunha, a Câmara resolveu homenagear os senhores Wenceslau Braz Pereira Gomes e Delfim Moreira da Costa Ribeiro. A Rua de São Pedro passou a se chamar Rua Wenceslau Braz e a Rua Municipal recebeu o nome de Delfim Moreira.

Então, declarou o presidente da sessão:

que se ia proceder a inauguração da luz electrica. Tomou a presidencia o Excelentissimo Senhor Doutor Wenceslau Braz Pereira Gomes, e o Excelentissimo Senhor Doutor Delfim Moreira da Costa Ribeiro apertando o botão electrico, fez-se a luz, orando nesta ocasião em nome da Camara. (ACMV, 1914, fl. 73)

¹⁸ Wenceslau Braz Pereira Gomes foi importante membro da sociedade política sul-mineira e, entre 1914 e 1918, foi presidente do Brasil. No ano de inauguração da energia elétrica em Varginha, residia em Itajubá. Delfim Moreira da Costa Ribeiro também foi importante membro da sociedade política sul-mineira, tendo presidido o Brasil do final de 1918 até meados do ano de 1919. No ano de inauguração da energia elétrica em Varginha, residia em Santa Rita do Sapucaí.

O novo serviço que chegava à Varginha não beneficiaria a população toda. Deve ser destacado que seriam iluminadas as áreas centrais da cidade, o espaço urbano de Varginha, e os serviços de iluminação chegariam, primeiramente, aos proprietários de comércios e fábricas, à minoria da população.

Na reunião que se seguiu, dia 27 de abril, o principal assunto tratado dizia respeito às despesas com os festejos da iluminação elétrica. O presidente da Câmara foi autorizado a pagar o banquete que “a mesma Camara ofereceu aos Excelentíssimos Senhores Doutores Wenceslau Braz Pereira Gomes, Delfim Moreira e suas comitivas no dia 12 do corrente na importancia de oito contos de reis”. (ACMV, 1914, fl. 74) Ainda, a Câmara deveria pagar mais “dois contos e seiscentos mil reis de despesas para o mesmo fim, sendo julgado objecto de deliberação foi posto a votos e aprovado em primeira discussão”. (ACMV, 1914, fl. 74) As outras despesas “feitas com a inauguração da luz electrica” deveriam ser pagas “pelas verbas do orçamento”. (ACMV, 1914, fl. 74)

No dia 19 de maio, uma reunião extraordinária ocorreu porque a Câmara havia deixado de cumprir uma das partes do acordo com a Companhia Vivaldi. A reunião era:

para a Camara tomar conhecimento de uma petição da Companhia Mercantil e Industrial Vivaldi, pedindo o levantamento do deposito de 3:000\$000 [três contos de réis] em deposito nesta Camara (apolice do Estado) para garantia do contracto da iluminação publica. (ACMV, 1914, fl. 75)

Entretanto, a Companhia havia deixado de cumprir algumas partes do contrato, pois dizia a ata que:

A Camara tomando conhecimento resolveu que se respondesse exigindo o cumprimento de todas as clausulas do contracto que não foram satisfeitas a saber: a que diz respeito ao pagamento da illuminação particular; a referente a distribuição de lampadas nos largos da Matriz e Praça Rio Branco; e a que diz respeito ao numero de postes e finalmente a que é attinente a qualidade das lampadas que devem ser empregadas na illuminação publica. (ACMV, 1914, fl. 75)

Aquelas pendências entre a Câmara e a empresa foram resolvidas. Mas em agosto de 1920 a Companhia Vivaldi sugeriu algumas mudanças em relação à prestação do serviço que não agradaram aos vereadores. A empresa Vivaldi propunha alterações na intensidade das lâmpadas, aumentando-a, mas elevando

também o preço anual por vela. “A Camara tomando conhecimento da proposta, por unanimidade de votos resolveu não acceital-a por julgal-a ir de encontro aos interesses do publico por achar exorbitante seus preços, e os preços para a iluminação publica estao elevados a mais do dobro do actual”. (ACMV, 1920, fl. 12)

Com a chegada da energia elétrica, “os processos de urbanização e industrialização se fortaleciam [...] possibilitando não somente a incorporação de novos padrões de consumo pela modernização dos serviços urbanos, como também dinamizando e expandindo a atividade industrial”. (SAES, 2010, p. 427)

Em Varginha, a instalação da energia elétrica estava mais ligada ao processo de urbanização pelo qual passava a cidade do que à intensificação da atividade fabril, e serviria muito mais para possibilitar a incorporação de novos padrões de consumo naquela pequena sociedade. Usufruir da energia elétrica se constituía num novo padrão de consumo, que atingiria, no princípio, pequena parte da população varginhense.

Tanto os melhoramentos no tratamento da água potável como a energia elétrica não eram benefícios de toda a população varginhense, pelo menos de imediato, bem como no caso das linhas telefônicas. O assunto apareceu numa ata do ano de 1913, no dia 25 de junho, quando “foi apresentado pela comissão de obras publicas o parecer da mesma sobre uma petição do Senhor José Lisbôa de Paiva pedindo privilegio para estabelecer linhas telephonicas no município”. (ACMV, 1913, fl. 56)

A Câmara aprovaria, mas algumas condições foram dadas. Assim:

Foi posto em primeira discussão com as seguintes modificações: deverá terminar a instalação central dentro de quinze mezes sob multa de Quinhentos mil reis, cobrada por assignantes da zona urbana cem mil reis annuaes pagos trimestralmente, e da zona rural cento e vinte e quatro mil reis, o mais como achado na petição, foi aprovado. (ACMV, 1913, fl. 56)

Naquela mesma reunião, logo em seguida, “foi posto em segunda discussão o projecto que considera caduco o contracto com a Companhia Telephonica Bragantino por não ter cumprido as clausulas, foi aprovado”. (ACMV, 1913, fl. 56)

Nas atas da Câmara não houve mais descrições a respeito da petição do senhor José Lisbôa de Paiva, todavia, linhas telefônicas foram instaladas na cidade, pois o mercado municipal varginhense contava com telefones. No açougue do

senhor Manoel Caetano de Oliveira, que entrou em funcionamento no prédio do mercado em 1916, fazia parte das instalações do cômodo “um telephone e uma lampada electrica”. (ACMV, 1916, p. 39)

As linhas telefônicas não atenderiam apenas a população urbana, mas também a que residia na zona rural. Entretanto, ainda assim, era parte pequena da população que utilizaria o novo serviço, de imediato (bem como os demais serviços destacados neste trabalho): a elite proprietária de terras, de empreendimentos e de fazendas importantes, mas que ao mesmo tempo era a elite que já habitava o espaço urbano, que possuía casas ou negócios no centro da cidade e que também estava na Câmara Municipal, conduzindo o processo de urbanização do município.

Considerações finais

Na passagem do século XIX para o século XX, em que o Brasil como um todo passava por um processo de crescimento econômico e urbanização, em cada localidade havia uma agricultura predominante que, de certa forma, ajudava alguns Estados a desenvolverem seus setores exportadores. Dessa forma, juntamente com o setor de abastecimento, as regiões do Brasil passavam a contar com atividades de exportação, que dinamizaram as economias locais e auxiliaram as regiões em seus processos de urbanização. A intensificação desses processos demandou, dentre outros elementos, a chegada dos serviços urbanos.

No sudeste brasileiro, sobretudo em São Paulo e Minas Gerais, a agricultura predominante foi a do café. Em Minas, a atividade da cafeicultura possibilitou a expansão territorial do Estado, de forma que surgiram novas cidades na região, algumas delas que tiveram a cafeicultura como atividade importante na passagem do século XIX para o século XX, especialmente no século XX.

Varginha é um desses casos, de cidade que se emancipou justamente quando a cafeicultura passava a fortificar a economia do Sul de Minas Gerais. Pela trajetória da cidade entre fins do século XIX e inícios do século XX, foi possível perceber como, em praticamente quatro décadas, Varginha passou por uma relevante dinamização de sua economia, com auxílio da cafeicultura, que se relacionava com os elementos comuns ao processo de urbanização local: sobretudo os comércios e as ferrovias e, de forma menos direta, as primeiras fábricas e instituições bancárias.

Os serviços destacados para o município – a ferrovia, o abastecimento de água, a energia elétrica e o telefone – contribuíram para a evolução de Varginha: fizeram com que a cidade avançasse em seu processo de urbanização, porque auxiliaram na valorização daquele espaço; fizeram com que a economia varginhense crescesse, pois com a passagem da estrada de ferro, por exemplo, mais mercadorias poderiam circular pelo Sul de Minas, passando por Varginha, e com a energia elétrica, fábricas poderiam ser atraídas para o município.

A cidade contava com serviços novos para aquele contexto de formação inicial, formação aquela que também teve na agricultura do café importante elemento para seu crescimento econômico.

FONTES MANUSCRITAS

ACMV – Atas da Câmara Municipal de Varginha, localizadas no Museu Municipal da cidade, do período de 1882-1920.

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

Registros de Imóveis referentes às transações envolvendo a Companhia Estrada de Ferro Muzambinho (1891) e a empresa de energia elétrica Vivaldi & Cia (1912 e 1914), depositados no Cartório de Registros de Imóveis da cidade de Varginha.

FONTES IMPRESSAS

CPV – Código de Posturas da Cidade de Varginha. Livro da Lei Mineira, 1888, p. 340-365.

VEIGA, Bernardo Saturnino da. *Almanach Sul-Mineiro para 1874*. Campanha: Typographia do Monitor Sul-Mineiro, 1874.

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

BIBLIOGRAFIA

ÁVILA, Affonso. Varginha: formação e evolução. *Fund. J. P*, Belo Horizonte, 13 (7/8), p. 02-18, jul./ago. 1983.

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*. 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.

FERREIRA, Sylvio Mário Puga. *Federalismo, Economia Exportadora e Representação Política: o Amazonas na República Velha (1889-1914)*. Tese

(Doutorado em Ciências Econômicas) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2005.

FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1963.

HERRLEIN JR., Ronaldo. *Rio Grande do Sul, 1889-1930: um outro capitalismo no Brasil meridional?* Tese (Doutorado em Ciências Econômicas) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2000.

LENHARO, Alcir. *As Tropas da Moderação: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil – 1808-1824*. São Paulo: Edições Símbolo, 1979.

MARTINS, Marcos Lobato. Uma história da navegação a vapor no Sul de Minas (1880-1960). *Diálogos*, v. 15, n. 2, p. 409-436, mai.-ago. 2011.

MELLO, João Manuel Cardoso de. *O Capitalismo Tardio: contribuição à revisão crítica da formação e do desenvolvimento da economia brasileira*. 10. ed. Campinas: IE/Unicamp, 1998.

PRADO JR., Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo*. 12. ed. São Paulo: Brasiliense, 1972.

SAES, Alexandre. *Conflitos do Capital: Light versus CBEE na formação do capitalismo brasileiro (1898-1927)*. São Paulo: EDUSC, 2010.

SAES, Alexandre; COSENTINO, Daniel; GAMBI, Thiago. 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, 1980.

WIRTH, John. *O Fiel da Balança: Minas Gerais na Federação Brasileira (1889-1937)*. Rio de Janeiro: Paz e terra, 1982.

Artigo recebido em 30 de novembro de 2016. Aprovado em 05 de abril de 2017.