

RELATÓRIO APRESENTADO PELO ENGENHEIRO FISCAL DE PRIMEIRA CLASSE DESTA ESTRADA PEDRO JOSÉ VERSIANI

Autor: Pedro Versiani

ESTADO FINANCEIRO DA COMPANHIA ESTRADA DE FERRO BAHIA E MINAS

Havendo mais de dois anos que a Companhia da Estrada de Ferro Bahia e Minas não apresenta relatório, torna-se muito difícil o conhecimento exato do seu estado financeiro. O último relatório apresentado pela diretoria da companhia à assembléia geral dos acionistas, em 5 de janeiro de 1893, é relativo ao período social findo em 31 de maio de 1892; não merecendo, porém, nenhuma confiança esse trabalho, porquanto há nele mais fantasia do que realidade. O saldo da receita sobre a despesa, na importância de 198:264\$424, acusado no relatório, não passa de simples jogo de escrituração.

Do balanço anexo a esse relatório consta a dívida de 1.281:600\$000 ao estado da Bahia, pela subvenção quilométrica concedida; a de 458:495\$399 ao estado de Minas, por garantias de juros; a de 5.824:500\$000 por 33 mil debêntures de 500 francos do empréstimo feito pela Banque Parisienne sobre hipoteca da estrada de ferro e suas dependências e a de 8.000:000\$000 por 80 mil títulos de 100\$000, parece-me que letras hipotecárias emitidas pelo Banco de Crédito Real do Brasil sobre hipoteca de terras marginais à estrada de ferro. Além disto a companhia figura como devedora a diversos de quantia superior a 12 mil contos. Semelhante balanço deixa a atual diretoria em grande dificuldade para a organização do seu relatório, sendo preciso averiguar a exatidão das responsabilidades da companhia, porquanto, não se sabe em que foi empregado tanto dinheiro.

Do produto do empréstimo contraído em Paris (para o Prolongamento da estrada em território mineiro) e depositado na casa Duvivier & Cia., grande parte foi devorado pela jogatina da Bolsa, tendo sido empregado em cauções de títulos da Companhia de Obras Públicas e outras.

Agravado por estas circunstâncias o estado financeiro da companhia, viu-se ela na contingência de suspender os pagamentos ao empreiteiro do Prolongamento dr. J. da Silva Leite Fonseca, o que determinou a paralisação dos trabalhos desde o mês de julho de 1893.

A situação precária da companhia não lhe permitiu pois concluir os trabalhos da estrada de ferro no prazo prescrito no contrato de 7 de março de 1889.

Ameaçado por este fato o progresso da zona nordeste de Minas, onde os fazendeiros tinham dado incremento às suas lavouras, na expectativa de fácil transporte, e viam frustradas as suas esperanças, o governo do estado, conhecedor da uberdade da região à qual servirá a estrada e mostrando solicitude em atender a uma das mais palpitantes necessidades públicas, celebrou com a companhia o acordo de 9 de julho de 1894, nos termos da autorização da Lei nº 64, de 24 de julho de 1893; ficando assim modificado o contrato de 7 de março de 1889.

Pelo acordo feito o governo compromete-se a emprestar à companhia, em dinheiro ou em apólices de juros de cinco por cento ao ano, até a quantia de 3.200 contos de réis para a conclusão das obras da via férrea até à cidade de Teófilo Otoni e aquisição do material necessário; exercendo porém a mais severa fiscalização sobre os

seus negócios, com a nomeação de um diretor, que terá o direito de veto em todas as deliberações da companhia ou resoluções de sua diretoria, que entenderem com os interesses do estado de Minas.

Para maior garantia do estado, o governo assumiu a responsabilidade dos debêntures emitidos¹ em Paris sobre hipoteca da estrada de ferro, depois de convertidos os títulos-ouro em títulos-papel, nas melhores condições de preço; efetuando assim uma operação das mais vantajosas na época atual.

PROLONGAMENTO

Construção da linha entre a estação de Urucu e São Paulo

Encetados no dia 30 de outubro os trabalhos por administração entre as estações de Urucu e Presidente Pena (Todos-os-Santos), pouco andamento têm tido, não sendo lícito esperar a inauguração desta última estação no prazo de dez dias, porque falta ainda construir um pontilhão de seis a sete metros de vão sobre o Córrego d'Areia, substituir alguns dormentes podres, lastrar o leito em grande extensão e assentar de novo toda a linha telegráfica.

Neste trecho (de 21 quilômetros e 700 metros) fez-se, durante o mês de novembro, a roçada na extensão de dez quilômetros e o nivelamento de nove quilômetros de trilhos, lastrou-se a linha em pequena distância, sendo rampados alguns cortes, e levantaram-se alguns aterros abatidos. Foram construídos sete bueiros, sendo um de manilhas de 0,30 m de diâmetro e sete metros de comprimento, no quilômetro 109, cinco simples capeados de alvenaria de pedra seca, com o vão 0,60 m, entre os quilômetros 109 e 113 e um duplo, com as dimensões de 0,60 x 0,90 x 11,50, no quilômetro 111.

Fez-se também em novembro um armazém para servir de almoxarifado, foram extraídos postes para dez quilômetros de linha telegráfica e transportados para a estação Presidente Pena 380 trilhos e duas caixas-d'água de ferro com todas as pertencas.

No segundo trecho, desta última estação para São Paulo foi a linha roçada na extensão de quatro quilômetros, isto é, entre quilômetro 113 e 117.

Durante o mês de dezembro as chuvas frequentes impediram em parte alguns trabalhos. Fez-se a roçada da linha entre quilômetros 91 e 103, capinou-se o leito do quilômetro 91 a 98, onde substituiu-se grande número de dormentes deteriorados, lastrou-se do quilômetro 105 a 113, sendo rampados alguns cortes que estavam abertos em caixão, concluíram-se os aterros dos quilômetros 107 e 110 e assentou-se a chave da estrada do desvio da estação Presidente Pena. Foram construídos quatro bueiros abertos, de alvenaria ordinária com argamassa de cimento, sendo dois no quilômetro 103, um no quilômetro 104, um no quilômetro 111 e um bueiro capeado de alvenaria de pedra seca, com as dimensões de 0,70 m x 0,90 m x 6,50 m, no quilômetro 104. Também foram construídas as alas da plataforma da estação e as fundações para a caixa-d'água. Além destes serviços, foram entalhados 9.000 dormentes e transportados para o avançamento 600 destes, 480 trilhos e os acessórios. No segundo trecho, de Presidente Pena para São Paulo, continuou-se a roçada do quilômetro 117 a 123, fez-se a locação final do quilômetro 113 e 117, foram removidos os entulhos dos cortes desmoronados nesta parte, nivelando-se o leito para facilitar o assentamento de trilhos.

Infelizmente, nos últimos dias de dezembro, manifestaram-se entre os trabalhadores alguns casos de febres intermitentes.

¹ Nota do organizador. A palavra "debênture" era, na época, do gênero masculino.

O número de trabalhadores, que em novembro era superior a 200, acha-se reduzido a 70, mais ou menos.

As despesas com o pessoal, desde o princípio dos trabalhos, importaram em 36:952\$050.

Observações: Sobre a inconveniência de alguns tipos de bueiros e do emprego das manilhas, já entendi-me com o engenheiro-chefe da estrada, fazendo-lhe sentir também a necessidade de impulsionar fortemente os trabalhos de prolongamento.

Empreitadas

Foram iniciados os trabalhos de roçada do terreno e estabelecimento da linha telegráfica do quilômetro 150 para a cidade de Teófilo Otoni.

Tendo percorrido a linha, verifiquei o estado do serviço empreitado pelo sr. Lucas Evangelista dos Santos, só existindo então três quilômetros de linha assentada. A roçada está bem feita, o fio bem esticado e os postes são de madeira de boa qualidade.

O empreiteiro ultimamente reforçou o número de operários para dar maior impulso aos trabalhos, esperando concluí-los um mês depois do prazo do seu contrato. Os empreiteiros Eusébio & Amorim também deram começo aos trabalhos da sua empreitada de dormentes, estando feito um barracão no quilômetro 152 e instalada uma turma de serradores.

Linha em tráfego

Acha-se ainda em mau estado a linha, não tendo havido conservação regular em virtude da falta de pessoal idôneo e de uma locomotiva para lastro; porquanto, as poucas máquinas, que a companhia possui, estão estragadas e são insuficientes para os transportes de passageiros e mercadorias.

Há muitos dormentes podres, grandes extensões de linha sem lastro e aterros abatidos. Nota-se também em muitas curvas a falta de superelevação do trilho exterior.

Os descarrilamentos são frequentes, não só por causa da linha como por estar muito deteriorado o material rodante. Felizmente os acidentes têm sido sem gravidade, por já estarem prevenidos os maquinistas.

A nova locomotiva-tender, comprada à Companhia Teresópolis com autorização do governo do estado, já foi experimentada na linha e está prestando bons serviços.

O carro de primeira classe, comprado a mesma companhia, já está montado, tendo sido transformado em carro misto, atenta a consideração de ser muito pequeno o movimento de passageiros de primeira classe em relação ao de segunda.

As interrupções da linha telegráfica entre as estações de Urucu e Mayrink têm sido repetidas e prolongadas, o que tem prejudicado muito não só o serviço particular da estrada como o público. Têm sido causas das interrupções a queda de árvores sobre o fio, a falta de roçada da linha e a má qualidade dos postes finos e baixos.

Balancete do tráfego

A receita do tráfego de 1^o de janeiro a 30 de setembro de 1894 foi de 50:590\$633.

A despesa no mesmo espaço de tempo foi de 54:813\$577; havendo pois o déficit de 4:222\$944.

Comparada a receita com a do mesmo período do ano anterior, verifica-se um aumento superior a 61%.

Tendo aumentado também a despesa, o déficit do tráfego só diminuiu de 619\$222.

A renda proveio das seguintes verbas:

Passageiros	5:444\$600
Bagagens e encomendas	855\$792
Animais diversos	1:240\$410
Telegramas	723\$730
Mercadorias diversas	16:585\$843
Café	20:281\$949
Madeira	1:376\$480
Fumo	253\$440
Toucinho	407\$580
Feijão	126\$080
Farinha de mandioca	120\$050
Sal	3:174\$679

A receita total proveniente do transporte de mercadorias foi de 42:326\$101, o que evidencia, sobre o mesmo período de 1893, uma diferença a mais de 74%.

A discriminação da despesa é muito imperfeita.

Pelas contas apresentadas pelo chefe do tráfego, despendeu-se com o pessoal da conserva 34:107\$817; com a substituição de dormentes 9:488\$348; com agentes das estações, telegrafistas, guardas, 7:363\$000; com os fornecimentos do almoxarifado e diversos 3:854\$412.

Discriminada a receita por estações temos:

Exportação pela estação Mayrink	2:474\$942
Importação pela estação Mayrink	1:020\$060
Exportação pela estação de Urucu	24:886\$915
Importação pela estação de Urucu	22:208\$716

Parte estatística

Passageiros

O número de passageiros foi 2.451, sendo 370 de primeira classe e 2.081 de segunda.

Comparada com o período correspondente do ano anterior houve o acréscimo de 189 passageiros.

Animais

O movimento de animais diversos foi de 433, sendo 115 pela estação de Aimorés.

Houve, pois, aumento de 133%.

Telegramas

Foram transmitidos 1.289 telegramas, contendo 14.506 palavras; sendo por Aimorés 195 telegramas com 2.001 palavras.

Houve diferença para mais de 72 telegramas e para menos de 1.978 palavras.

Bagagens e encomendas

A quantidade de bagagens e encomendas foi de 1.310 volumes, pesando 25.109 quilogramas. O acréscimo foi de 1.474 quilogramas.

Mercadorias

A quantidade total de mercadorias exportadas e importadas foi de 2.438.049 quilogramas, como ver-se-á pelo quadro infra:

Mercadorias diversas	17.747	volumes	832.063	quilogramas
Café	19.293	sacas	1.139.736	“
Madeira	35	vagões	241.000	“
Fumo	527	rolos	13.001	“
Toucinho	524	balaios	28.331	“
Farinha de mandioca	654	sacas	23.372	“
Feijão	350	“	17.506	“
Sal	2.226	“	143.040	“

O produto que mais avultou no tráfego foi o café, cuja exportação aumentou de 81,8%.

A importação de sal acusa uma diferença de 23,7% para mais.

Houve diminuição na exportação de madeira e na importação de farinha.

Tarifas

Sendo conveniente que a renda do tráfego dê ao menos para o custeio, foi feita a revisão das tarifas, sendo a do café elevada de 25%. Mesmo assim as tarifas são mais baixas do que as de outras estradas de ferro de companhias particulares.

Na tarifa de sal fez-se abatimento de 50%, ficando reduzida a 50 réis por tonelada por quilômetro. As novas tarifas, aprovadas pelo governo do estado, devem entrar em vigor no corrente ano.

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

Versiani, Pedro José. Relatório apresentado pelo engenheiro fiscal de primeira classe desta estrada Pedro José Versiani. In: Minas Gerais. Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Relatório apresentado ao dr. presidente do estado de Minas Gerais pelo secretário de estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas dr. Francisco Sá em o ano de 1895. Ouro Preto: Imprensa Oficial do Estado de Minas Gerais, 1895. v. I, p. 199-205.