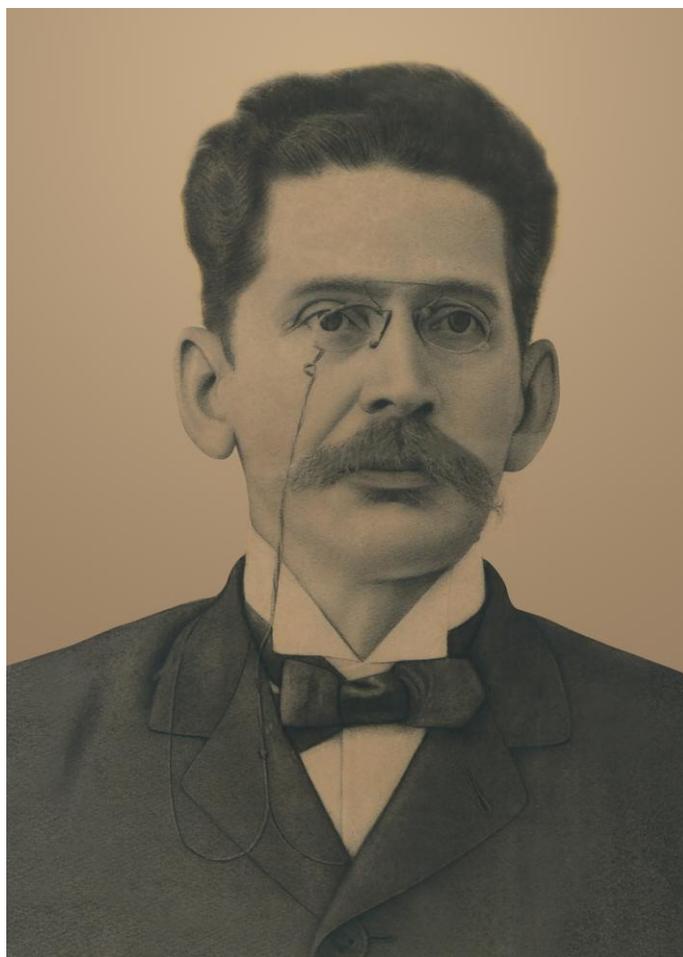


FERNANDO DA MATTA MACHADO
ORGANIZADOR
(Organização, introdução e notas)

ESTRADA DE FERRO BAHIA E MINAS
RELATÓRIOS DE PEDRO VERSIANI



Fotografia de Pedro Versiani, com retoques de Ivens Guida

Copyright da organização, introdução e notas © 2010 Fernando da Matta Machado

SUMÁRIO

Introdução

Estrada de Ferro Bahia e Minas. Engenheiro fiscal Pedro Versiani

Relatório do engenheiro fiscal da Estrada de Ferro Bahia e Minas

Movimento do tráfego do trecho mineiro da Estrada de Ferro Bahia e Minas no ano de 1893

Relatório apresentado pelo engenheiro fiscal de primeira classe desta estrada Pedro José Versiani

Relatório do tráfego da Estrada de Ferro Bahia e Minas, em 1894

Estrada de Ferro Bahia e Minas

Relatório do Prolongamento da Estrada de Ferro Bahia e Minas no primeiro trimestre de 1897

Relatório do tráfego do trecho mineiro da Estrada de Ferro Bahia e Minas no primeiro semestre de 1897

Relatório dos trabalhos executados no Prolongamento da Estrada de Ferro Bahia e Minas no primeiro semestre de 1897

Redução de frete

INTRODUÇÃO

Autor: Fernando da Matta Machado

A história da Estrada de Ferro Bahia e Minas começa a 21 de setembro de 1878, quando na sessão da Assembléia Provincial de Minas Gerais foi apresentado o projeto de lei nº 98 permitindo ao presidente da província contratar com o engenheiro Miguel de Teive e Argolo, ou com quem melhores condições oferecesse, a construção de uma estrada de ferro de Filadélfia (nome da atual Teófilo Otoni) às divisas da província de Minas com a da Bahia em direção ao porto de Caravelas. O concessionário teria a preferência para construir o prolongamento até a cidade do Serro e também dois ramais, um do ponto mais conveniente da linha central a Araçuaí ou a qualquer ponto da margem do Jequitinhonha, e outro de Filadélfia a Minas Novas. Além disso, a província garantiria o juro de sete por cento sobre o capital máximo de 5.000:000\$ (cinco contos de réis).

Autorizado pela Lei nº 2.475, de 28 de outubro de 1878, o governo de Minas celebrou com Miguel de Teive e Argolo o contrato de 23 de abril de 1880, no qual era garantida a subvenção de 9:000\$000 (nove contos de réis) por quilômetro.

Argolo obteve as necessárias autorizações do estado da Bahia. Em 7 de outubro de 1880 iniciaram-se os primeiros estudos, começou-se logo a construir a seção baiana. Inaugurou-se a 9 de novembro de 1882 a estação ferroviária de Aimorés, em território mineiro, na divisa com a Bahia, a 142,400 km de Ponta de Areia (sul da Bahia) ; a 13 de abril de 1891, a de Mayrink, a 49,600 km da primeira; a 31 de julho de 1892, a de Urucu, distante 91 km da estação de Aimorés.

A estação ferroviária de Teófilo Otoni inaugurou-se a 3 de maio de 1899. A quase totalidade dos livros e de outras publicações diz, erroneamente, que o ano teria sido 1898. A consulta às fontes primárias permite afirmarmos que o ano correto da inauguração foi 1899 e não 1898. Mais tarde, a linha de ferro estendeu-se de Caravelas (Ponta de Areia) até Araçuaí (MG), ligando o nordeste de Minas ao Oceano Atlântico em somente um dia de viagem.

Os dois principais engenheiros-construtores foram Miguel de Teive e Argolo e Pedro José Versiani. O primeiro no início dos trabalhos e o segundo na conclusão, até bem próximo de Teófilo Otoni. Essenciais as participações dos presidentes de Minas Gerais, Afonso Pena (14-7-1892 a 7-9-1894), Crispim Jacques Bias Fortes (7-9-1894 a 7-9-1898) e dos seus auxiliares os secretários de Agricultura David Campista e Francisco Sá, que souberam vencer obstáculos difíceis e terminar o empreendimento.

Pedro Versiani foi nomeado engenheiro fiscal da estrada a 13 de agosto de 1892 e engenheiro-chefe do Prolongamento a 9 de julho de 1895, quando o governo estadual chamou a si a direção das tarefas da construção. Dá-se o nome de Prolongamento ao trecho que começa em Aimorés em busca de Teófilo Otoni.

Ele inaugurou as estações de Presidente Pena (km 112,700 a 23 de novembro de 1895), de Francisco Sá (km 147,888 a 24 de agosto de 1896), de Bias Fortes (km 165,700 a 6 de fevereiro de 1897) e de Pedro Versiani (km 205 a 4 de julho de 1898). Dispensado em 4 de outubro de 1898, não inaugurou a estação de Teófilo Otoni a 3 de maio de 1899, embora tenha dirigido a maior parte dos trabalhos nos 28,800 quilômetros acrescidos após a sua dispensa.

Portanto, Versiani foi o principal construtor da ferrovia em Minas Gerais, no trecho de Aimorés a Teófilo Otoni.

Ressalte-se que a dimensão total da via férrea contava 376,200 km, com 142,400 km no segmento baiano e 233,800 km no segmento mineiro, até Teófilo Otoni. Este texto não trata do Prolongamento a Araçuaí.

Os relatórios de Versiani, que estamos publicando, referem-se ao período de 1892 até o primeiro semestre de 1897. Contam a história da Estrada de Ferro Bahia e Minas. Embora se destinassem a informar sobretudo os trabalhos realizados no ano imediatamente anterior, contêm quantidade elevada de dados sobre a estrada desde 1878. Permitem ainda acompanhar a formação dos núcleos urbanos mineiros que prosperaram naquele território ferroviário, e mais tarde alguns se transformaram em importantes cidades.

São obras de referência essenciais para a história da ferrovia e da região. Compõem um painel da vida social daquela área do nordeste de Minas. Contemporâneas dos fatos. Elaboradas pelo fiscal e pelo chefe da construção, testemunha direta dos acontecimentos. Acreditamos que esta publicação será útil para os estudiosos do assunto.

Os dados biográficos de Versiani, redigidos por Fernando da Matta Machado, seu neto, estão incluídos em outra parte deste site.

Conforme se lê nos relatórios, Versiani defendia os interesses da agricultura, do comércio e da população do nordeste de Minas. O governo mineiro se empenhava em atender a essas aspirações. Na visão e na atuação de Versiani, esses interesses gerais deviam prevalecer sobre os da companhia privada proprietária da estrada.

Ele entende que a finalidade principal da ferrovia era aumentar a receita da agricultura, reduzir seus custos de produção, facilitar o comércio e a exportação dos produtos agrícolas. Como os custos aumentavam pelas despesas de transporte em costas de animais, o atraso no término do serviço ocasionava a perda em fretes pelos agricultores; já o ganho em preços de transporte poderia ser empregado em compra de maquinismos, novas culturas da lavoura, etc.

Para isso — sempre a serviço do estado de Minas Gerais — defendia a liberdade de comércio, contra os interesses da companhia dona da ferrovia. Por exemplo: propõe fosse construído um ramal de Ponta de Areia para Caravelas. Como a Companhia Bahia e Minas possuía o monopólio do transporte em Ponta de Areia, Versiani argumenta que o ramal introduzirá a livre concorrência; permitirá ao comércio utilizar os navios a vapor do Lloyd, que cobravam fretes mais baixos, ou escolher outra companhia de vapores que transportasse com tarifas mais econômicas.

Na defesa da agricultura e do comércio, menciona repetidas vezes a zona nordeste de Minas. Deduzimos que Versiani tinha a convicção de que o nordeste de Minas era uma região já formada, a rigor. Com economia, sociedade, política e ideologia já constituídas e não apenas em processo inicial de formação. Portanto, com aspirações específicas a serem defendidas. Isso em 1893, em pleno século XIX.

Versiani elaborou os relatórios na qualidade ora de fiscal ora de chefe da construção. Conforme o leitor notará das referências bibliográficas, uns textos foram publicados inclusos aos relatórios do secretário de Agricultura de Minas, alguns no jornal Minas Gerais (diário oficial do estado) e outros existem em manuscritos no Arquivo Público Mineiro. Acreditamos que os manuscritos sejam transcrições de copistas, não nos parecem originais redigidos de próprio punho de Versiani.

O texto intitulado “Movimento do tráfego do trecho mineiro da Estrada de Ferro Bahia e Minas no ano de 1893” suplementa o “Relatório do engenheiro fiscal da Estrada de Ferro Bahia e Minas” e o “Relatório do tráfego da Estrada de Ferro Bahia e Minas, em 1894” é suplemento do “Relatório apresentado pelo engenheiro fiscal de primeira

classe desta estrada Pedro José Versiani”, pois acrescentam dados estatísticos até o mês de dezembro de 1893 e de 1894, respectivamente.

Apesar das tentativas que fizemos, não localizamos nos arquivos públicos ou bibliotecas existentes em Belo Horizonte e na cidade do Rio de Janeiro o relatório do secretário da Agricultura de Minas Gerais, apresentado ao presidente do estado, publicado no ano de 1898. Ali, muito provavelmente existe outro relatório de Versiani sobre as atividades em 1897. Entretanto, a lacuna está, em parte, suprida pelos três textos ora publicados, cujos conteúdos alcançam até o primeiro semestre de 1897.

Na transcrição, o organizador, Fernando da Matta Machado, adotou os seguintes critérios básicos:

- a) atualizou a ortografia, conforme o Acordo Ortográfico de 1990;
- b) emendou os lapsos tipográficos e os lapsos de pena óbvios;
- c) manteve a pontuação dos textos de base; fez pouquíssimas alterações, quando pareceram indispensáveis;
- d) uniformizou o emprego das iniciais maiúsculas;
- e) inseriu o acento grave indicativo da crase, à moderna.

Cabe ressaltar que a unidade do sistema monetário brasileiro no período denominava-se mil-réis, e Rs seu símbolo. Assim, todos os valores expressos estão em mil-réis, mesmo quando o símbolo Rs não apareça antes da quantia, ausência muito comum no uso da época.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Minas Gerais. Câmara dos Deputados. Anais da Assembléia Legislativa Provincial. Sessão de 1878. p. 119-120, 170-171, 218, 291-296, 422 e 450.

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 1896. v. I. Ouro Preto: Imprensa Oficial do Estado de Minas Gerais, 1896. p. 57 e 64.

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 1896. v. II. Ouro Preto: Imprensa Oficial do Estado de Minas Gerais, 1896. p. 136.

Minas Gerais. Secretaria da Agricultura. 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 1897. Ouro Preto: Imprensa Oficial de Minas Gerais, 1897. p. 85.

Minas Gerais. Secretaria da Agricultura. Relatório apresentado ao dr. presidente do estado de Minas pelo secretário de estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas dr. Américo Werneck em o ano de 1899. Cidade de Minas: Imprensa Oficial de Minas Gerais, 1899. Anexo A. Relatório do Diretor da Viação Férrea e Fluvial, p. 91.

Minas Gerais. Secretaria da Agricultura. Relatório apresentado ao presidente do estado de Minas pelo secretário de estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas dr. Américo Werneck em o ano de 1900. Cidade de Minas: Imprensa Oficial do Estado de Minas Gerais, 1900. p. 7 e 28.