

RELATÓRIO DO TRÁFEGO DA ESTRADA DE FERRO BAHIA E MINAS, EM 1894

Autor: Pedro Versiani

TRECHO MINEIRO

Receita e despesas

A receita foi de 69:111\$684, a despesa de 72:257\$255; resultando o déficit de 3:145\$571.

Comparando a receita com a que foi arrecadada no ano de 1893, nota-se o aumento de 65,19%,¹ o que prova terem melhorado as condições econômicas da estrada.

A comparação das despesas mostra o crescimento de 48,6%.

A receita é proveniente das seguintes fontes:

Passagens	7:679\$600
Bagagens e encomendas	1:237\$144
Telégrafo	980\$980
Animais	1:798\$610
Café	26:931\$729
Madeira	2:540\$230
Sal	3:700\$379
Mercadorias diversas	24:243\$012
Total	69:111\$684

A receita por quilômetro foi de 759\$469.

As contas do custeio foram mal discriminadas, não tendo sido contempladas as despesas com a administração geral e com os consertos de máquinas, carros e vagões, que foram lançados sobre o trecho baiano exclusivamente, o que não é razoável.

Mais avultaria o déficit do trecho mineiro, se a discriminação da despesa fosse feita mais racionalmente.

A despesa de conservação da linha e suas dependências foi:

Com o pessoal	37:968\$768
Com o material	24:434\$487
Total	62:403\$255

A quantia restante de 9:854\$ foi despendida com os serviços do tráfego propriamente e das estações.

¹ Nota do organizador. A receita do tráfego durante o ano de 1893 foi de 41:851\$903.

Estatística do tráfego

É muito lisonjeira a parte estatística e evidencia movimento de tráfego muito maior do que no ano de 1893. Só houve diminuição no número de telegramas transmitidos, o que se explica pelas frequentes e continuadas interrupções do telégrafo.

Passageiros

Foram transportados 3.299, sendo 554 de primeira classe e 2.745 de segunda. Em relação ao ano anterior, o aumento foi de 15,1%.

Bagagens e encomendas

A quantidade foi de 37.900 quilogramas, acusando pois a diferença de 28,9% para mais.

Animais

O movimento foi de 523 animais diversos, isto é, 82,5% mais do que em 1893.

Telégrafo

Foram transmitidos 1.796 telegramas, resultando a diferença de 9,9% para menos, pelo motivo supra mencionado.

Mercadorias

O quadro infra mostra as quantidades de mercadorias diversas e das que mais avultam no tráfego, assim como as porcentagens de aumento sobre as que foram transportadas no mesmo período de 1893.

Designação	Quantidades em quilogramas	Diferença para mais
Café	1.512.691	65,2%
Madeira	1.091.000	65,6%
Sal	181.260	26,3%
Diversas	1.580.584	70,5%
	4.365.535	62%

TRÁFEGO GERAL

É natural que o estado de Minas exerça também fiscalização sobre o trecho baiano, visto determinar o acordo de 9 de julho de 1894 que para o cômputo da renda líquida afeta ao custeio do empréstimo estrangeiro já encampado pelo estado e à remuneração do empréstimo por este feito para o prosseguimento dos trabalhos de

construção se considere o tráfego de toda a linha; além disto, pelo mesmo acordo, a companhia obriga-se à construção dalgumas obras no trecho baiano e a manter em bom estado de conservação essa parte de sua linha férrea.

Por estas razões, reclamei as contas de tráfego de toda linha, das quais me ocupo em seguida.

Receita e despesa

A receita geral de toda estrada foi de 182:875\$073, sendo de 113:763\$389 a do trecho baiano.

A receita geral por quilômetro foi de 783\$536.

A despesa total foi de 256:209\$161, sendo de 183:951\$906 a do trecho baiano.

Por quilômetro a despesa foi de 1:097\$725.

O déficit total foi portanto de 73:334\$088, sendo de 70:188\$517 o referente ao trecho baiano.

Se considerarmos que a linha mineira tem 91 quilômetros de extensão e a baiana 142,400 km, torna-se intuitivo que a renda do trecho baiano proveio quase toda da importação e exportação do município de Teófilo Otoni.

Realmente a receita proveniente da zona baiana atravessada pela estrada é insignificante, como ver-se-á pela renda das quatro estações intermediárias durante o ano de 1894:

Renda da estação de Taquari	325\$180
Renda da estação de Juerana	3:152\$506
Renda da estação de Peruípe	7:175\$680
Renda da estação de Mucuri	4:372\$420

Da verba última 2:882\$200 resultam da exportação de madeira.

A estação do Taquari foi fechada antes do fim do ano.

A renda da estação de Peruípe poderia ser maior, se o café e outros produtos da ex-colônia Leopoldina, em vez de terem saída pelo Rio Peruípe, fossem transportados pela estrada de ferro.

O atual inspetor-geral da estrada estuda o meio de chamar à estação de Peruípe os produtos da referida ex-colônia.

A receita geral da estrada pode ser assim discriminada:

Passagens	18:277\$100
Bagagens e encomendas	2:478\$900
Telégrafo	3:248\$270
Animais	2:893\$280
Madeira	10:730\$650
Mercadorias	141:277\$148
Diversos	3:969\$725
Total	182:875\$073

As despesas foram assim classificadas:

Conservação da linha e suas dependências	133:985\$804
Tração	63:795\$811
Consertos e renovações de carros e vagões	15:251\$640
Tráfego e estações	24:164\$174
Administração e mais despesas	19:011\$732
Total	256:209\$161

O quadro abaixo mostra as despesas com o pessoal e com o material:

Designação do serviço	Despesa com o pessoal	Despesa com o material
Conservação da linha e suas dependências	95:503\$343	38:482\$461
Tração	33:172\$612	30:623\$199
Consertos e renovações de carros e vagões	4:301\$373	10:950\$267
Tráfego e estações	20:561\$834	3:602\$340
Administração, etc.	16:962\$662	2:049\$070
Soma	170:501\$824	85:707\$337

Exercendo a companhia o comércio de madeira, o déficit geral do tráfego pode ter sido coberto pelos lucros nele realizados.

Antes de terminar devo observar que, apesar da grande depressão da taxa do câmbio que muito concorreu para a elevação dos preços do material e dos salários, vigoraram durante o ano de 1894 as mesmas tarifas antigas da estrada, quando as de outras companhias foram elevadas. Com as tarifas atualmente em vigor, regulando 20 a 25% mais do que as antigas, e com o desenvolvimento da produção, deve-se esperar que melhorem sensivelmente as condições econômicas da companhia.

Em conclusão, o movimento do tráfego da estrada de ferro, posto que muito pequeno por servir esta a uma zona de mata muito pouco povoada, indica todavia um futuro muito auspicioso se governos e particulares encararem seriamente o problema da colonização, cujos primeiros germens foram lançados no Mucuri pelo benemérito mineiro Teófilo B. Ottoni.

Outra medida necessária para o incremento da receita da estrada de ferro é atrair a esta os transportes das mercadorias de importação destinadas aos municípios do Peçanha, São João Batista, Minas Novas e Araçuaí.

Para esse fim é indispensável tratar da conservação das estradas ordinárias, que ligam os referidos municípios a esta cidade.

Teófilo Ottoni, 10 de abril de 1895

Pedro José Versiani

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

Versiani, Pedro José. Relatório do tráfego da Estrada de Ferro Bahia e Minas, em 1894. Secretaria da Agricultura. Quarta seção. Dia 14 de maio. Minas Gerais. Órgão Oficial dos Poderes do Estado, Ouro Preto, ano IV, nº 132, 18 maio 1895,