

ESTRADA DE FERRO BAHIA E MINAS

Autor: Pedro Versiani

Estação Presidente Pena, 20 de março de 1896

Exmo. sr. dr. secretário d' Agricultura, Comércio e Obras Públicas do estado de Minas.

Cumprindo a disposição do artigo sétimo do regulamento que acompanhou o Decreto nº 837, de 9 de julho de 1895, apresento-vos o relatório dos trabalhos executados durante o ano findo no Prolongamento da E. de F. Bahia e Minas e o da linha em tráfego.

Árdua é a tarefa de fazer um relatório, sendo-se interrompido a cada instante por uma providência a tomar sobre assuntos diversos, resultando disto a omissão de certos trabalhos, como a revisão da locação do quilômetro 113 a 200 e o estabelecimento da linha telegráfica entre as estações Presidente Pena e Francisco Sá.

Da leitura deste trabalho, onde estão assinalados os entraves à marcha regular dos serviços, se depreende que muito pouco se tem feito apesar dos esforços dedicados do pessoal técnico e que este pouco tem custado muitos sacrifícios.

O orçamento organizado em 27 de outubro de 1894 pelo distinto engenheiro dr. Guilherme Greenhalgh será excedido em muito; o que não deve causar admiração àqueles que, confiando nos grandes recursos do Brasil, esperavam que melhorassem as suas condições econômicas com a sábia e honesta administração do atual presidente da República, não conjecturando que os erros acumulados pelas administrações passadas reduzissem o país a situação tão precária que qualquer melhoramento exige imensos sacrifícios, em consequência da alta dos salários, da indisciplina e anarquia geral dos espíritos e da carestia enorme da vida.

Saúde e fraternidade

Do engenheiro-chefe do Prolongamento da E. de F. Bahia e Minas,

Pedro José Versiani

Os trabalhos de construção da estrada de ferro, que estiveram paralisados desde julho de 1893, por causa das dificuldades financeiras da companhia, foram recomeçados nos últimos dias de outubro de 1894 com os auxílios pecuniários fornecidos pelo estado de Minas em virtude do acordo de 9 de julho do mesmo ano e prosseguiram com frouxidão até o princípio do ano de 1895.

Em consequência da seca prolongada do ano anterior, apareceram no princípio do ano findo diversos casos de febres intermitentes, que concorreram para afugentar o pessoal operário já muito reduzido e dificultar que fossem agenciados outros trabalhadores que, já escarmentados com a suspensão de pagamentos do ex-empregado dr. J. Leite Fonseca, receavam novos desastres, suspeitando que os salários não fossem garantidos pelo estado. Para este resultado também concorria a guerra movida por alguns importantes fazendeiros da zona, bem a contragosto dos mesmos, que desejavam a construção da estrada de ferro no menor lapso de tempo, mas no interesse exclusivo de conservar em suas fazendas os trabalhadores agrícolas, a fim de não serem sacrificadas as colheitas.

Lutando com tais dificuldades o ilustre engenheiro dr. Guilherme Greenhalgh, a quem foi confiada a direção dos trabalhos por parte da companhia, pouco impulso podia

dar à construção, máxime sendo a sua atenção absorvida pela linha em tráfego, completamente abandonada pelas administrações anteriores e tendo de cuidar de reparações do insignificante material rodante quase desmantelado, de que dispunha para o serviço.

O seu primeiro ajudante, engenheiro J. Catramby, que estabelecera em Presidente Pena o escritório, armazém, almoxarifado e ranchos de pessoal operário, só dispunha de uma locomotiva-tender muito estragada, que mal podia rebocar uma prancha carregada.

Tendo de fazer os transportes de gêneros alimentícios, o levantamento e alargamento de aterros abatidos e muito estreitos entre esta estação e a de Urucu, as rampas dos cortes, a condução de pedras para as obras-d'arte e de dormentes para substituir os da linha já estragados e outros trabalhos, não podia dar ao serviço andamento regular, principalmente dispondo de pequeno pessoal.

Uma causa que muito concorria para a pouca afluência dos trabalhadores à estrada era não serem feitos prontamente os pagamentos, porque as contas, depois de serem processadas, tinham de ser remetidas para Ouro Preto.

A irregularidade das viagens dos vapores da companhia, que não tinham dias determinados de entrada e saída, também concorria para a demora da remessa das folhas de pagamentos e recebimento da importância das mesmas.

No patriótico intento de remover esta dificuldade e restabelecer a confiança a fim de acelerar os trabalhos da construção, resolveu o muito digno presidente do estado lavrar a 1^o de março o Decreto n^o 810, que criou o cargo de pagador e aprovou as instruções para o exercício do mesmo.

Não dispondo a companhia de carroças e de material suficiente para a construção, foi entregue ao major Francisco das Chagas Pinto e Sales, empreiteiro do trecho entre os quilômetros 149 e 234, a administração direta do serviço entre as estações Presidente Pena e Francisco Sá; sendo a 26 de março assinado na cidade de Teófilo Otoni o respectivo contrato pelo cidadão acima nomeado e pelo dr. Guilherme Greenhalgh, como representante da Companhia Bahia e Minas.

Julgando mais acertado chamar a si a direção imediata dos trabalhos, para evitar a lentidão destes e dar inteira execução à Lei n^o 64, de 24 de julho de 1893, resolveu o governo do estado expedir o Decreto n^o 837, que regula a administração do Prolongamento da E. de F. Bahia e Minas.

Nomeado engenheiro-chefe do Prolongamento, organizei a comissão, não ficando completo o quadro do pessoal técnico por não ter sido necessário, visto não estar atacado o serviço em toda a extensão da linha por falta de trabalhadores.

O governo sempre solícito em atender ao desenvolvimento da viação férrea do norte do estado, único meio de impedir a emigração dos habitantes e portanto o completo despovoamento duma zona importantíssima, procurou obviar o inconveniente da falta de pessoal, mandando contratá-lo na Europa.

No dia 27 do mês de agosto aqui chegaram 146 dos imigrantes italianos vindos no vapor *Arlindo*, que fora fretado para conduzi-los do Rio de Janeiro a Caravelas.

Na Ponta da Areia desembarcaram 210, mas um não tomou o trem de imigrantes, 14 ficaram em Aimorés e Sete de Setembro, 40 seguiram para a cidade de Teófilo Otoni e nove regressaram, sem que ao menos dessem os seus nomes.

Dos 379 que foram contratados e fizeram a viagem no vapor *Bormida*, ficaram na capital federal 169, que foram seduzidos por um indivíduo despeitado, o qual usando de falsas alegações sobre o clima desta região, sobre a ferocidade dos indígenas, a falta de garantia e segurança de vida, implantou no espírito dos mesmos o gérmen do descontentamento.

Os que aqui chegaram foram acolhidos e tratados com todos os cuidados, o que despertou até as susceptibilidades dos trabalhadores nacionais.

Infelizmente a maior parte deles era composta de barbeiros, alfaiates, músicos, cocheiros, sapateiros, jardineiros e de *artistas finos*, que só faziam *obras delicadas* em oficinas apropriadas.

No fim de pouco tempo retiraram-se quase todos, apresentando motivos os mais frívolos, *a qualidade d'água, o bosque* (mata virgem), *o ar, dores de dentes, a falta de cartas da Itália*, etc.

Enquanto se operava a retirada, no Rio de Janeiro continuava a propaganda da calúnia; o despeito e ambição dum cidadão brasileiro cegaram-no a ponto de peitar um italiano para ir ao consulado da sua nacionalidade dizer falsidades sobre a zona, visto não lhe permitir o pudor representar ele próprio o ignóbil papel de denunciante.

Dos imigrantes contratados poucos permaneceram aqui.

Destes o pedreiro de nome Ramagnoli Pietro apresentou-me carta dum irmão residente na Itália, o qual solicita a concessão de passagem para si e mais sete companheiros, cujos nomes declina.

Malograda a tentativa da introdução de trabalhadores estrangeiros, encarreguei a diversos agentes de angariar trabalhadores mineiros em diversos municípios do Norte. Os esforços empregados não foram infrutíferos e o pessoal tem procurado os trabalhos de estrada de ferro; infelizmente, salvas poucas e honrosas exceções, são ruins trabalhadores e muito inconstantes, parecendo verdadeiros nômades.

Não desalentado, mandei contratar na Bahia trabalhadores práticos em construção de estradas de ferro.

Vieram poucos, felizmente, porque no serviço são ainda piores do que os mineiros.

Resta agora o recurso de mandar vir do sul de Minas ou de outros estados trabalhadores estrangeiros já aclimatados; o que deve ser feito pelo empreiteiro que contratar os trabalhos do Prolongamento do quilômetro 149 até à cidade de Teófilo Otoni.

Com o pessoal indisciplinado e sem estímulos, que tem acudido, os trabalhos ficaram caríssimos e longo tempo será necessário para realizar um melhoramento destinado a despertar as forças vivas desta zona, que muito concorrerá para o engrandecimento do estado de Minas.

Empreitadas

Preparação do leito — O major Francisco das Chagas Pinto Sales, que assinara a 28 de dezembro de 1894 o contrato para a preparação do leito, construção das estações, das obras-d'arte e assentamento da via permanente, só apareceu por aqui no mês de março. Não tendo trazido pessoal e nem feito esforços para obtê-lo, não podia atacar o serviço e entreteve-se até princípio de novembro em interpretar as cláusulas do seu contrato.

Usando de uma hermenêutica *sui generis*, dava-lhes interpretações as mais esdrúxulas.

Exigiu logo que chegou o cumprimento da cláusula 15^a, isto é, o fornecimento de uma máquina e dois carros de *lastro*, pretendendo organizar trens na linha em tráfego para transportar as suas *mercadorias* e materiais.

Não houve razões que o convencessem de que os carros de lastro eram destinados aos transportes de trilhos, dormentes e terra para lastro quando tivesse o leito preparado do quilômetro 149 em diante.

Não logrando o seu intento, oficiou ao inspetor-geral, apresentando-lhe uma proposta para aliviar a companhia do peso do cumprimento da cláusula sétima o fornecimento do material preciso para a superestrutura da linha nos pontos necessários.

Fazia sentir que a companhia era obrigada a ter uma grande turma de trabalhadores na ponta dos trilhos para a colocação destes e dos dormentes nos lugares precisos e que ele dispensaria o cumprimento da cláusula, aceitando como compensação o transporte gratuito de mercadorias para o serviço.

Pela interpretação dada, o trabalho de assentamento da via permanente ficava reduzido à *simples pregação dos trilhos nos dormentes*.

Desconhecendo a ordem hierárquica dos cargos, não queria receber ordens do pessoal técnico, porque o seu contrato era *bilateral e estabelecia as duas partes contratantes no mesmo pé de igualdade*: não podia pois admitir subordinação!

Longo seria o meu trabalho se tivesse de continuar nesta ordem de considerações, analisando as originalidades de um empreiteiro que, em vez de atacar o serviço, ficava de contrato em punho, sublinhando cláusulas e queixando-se de nenhuma ser cumprida pela companhia.

De março a 1º de novembro o empreiteiro só tinha feito o movimento de 361 m3 em sua empreitada, empregando carrinhos e carroças de mão no serviço.

O seu material Decauville não tinha sido transportado, porque o empreiteiro, para esse fim, esperava que estivessem assentados os trilhos até o km 149.

No dia 1º de novembro, sendo dispensado dos trabalhos por administração, resolveu-se o major Chagas a atacar a sua empreitada, mas, começou, apesar de ordens em contrário, pelos cortes baixos ou de *raspação*, como se diz vulgarmente, na expectativa simpática de ser pago pela média quilométrica, visto ser a sua empreitada em globo. Além disto começou a limpeza de alguns cortes abertos pelo ex-empreiteiro dr. Fonseca e o levantamento de alguns aterros abatidos, sempre na esperança de receber, por este insignificante trabalho, 17 contos por quilômetro.

O argumento capcioso do major Chagas é que, sendo o contrato em globo para toda a extensão da sua empreitada entre os quilômetros 149 e 234, e sendo computada em 17 contos a média quilométrica, devia-lhe ser pago este preço por quilômetro de serviço executado por ele ou por quem quer que fosse, mesmo que ele não construísse toda a estrada.

Depois de rescindido o contrato de empreitada, ainda continua com essa exigência, mesmo sem ter construído as obras-d'arte, ligado os aterros, rampado os cortes e arrebandado as pedreiras.

Não podendo o engenheiro-chefe prestar atenção a tais disparates, o major Chagas representa ao governo, que este deseja deixá-lo nu, não lhe permitindo *usufruir frutos* e assina artigos para serem publicados pela imprensa, empregando linguagem ainda mais pitoresca.

Os trabalhos da empreitada Chagas, executados durante todo o ano, foram os seguintes:

Movimento de terraⁱ

Escavação em terra	5.454,364 m3
Escavação em pedras soltas	214.176
Escavação em pedreira	107.162
Total	5.775.712

Obras-d'arte

escavação para fundações	6.500 m3
Alvenaria de pedra seca	21.184
Alvenaria de lajões	2.730

O empreiteiro recebeu a importância destes trabalhos (mediante protesto), avaliados pelos preços da tabela.

Linha telegráfica

O empreiteiro Lucas Evangelista dos Santos também não cumpriu em tempo o seu contrato para estabelecimento da linha telegráfica entre o quilômetro 149 e a cidade de Teófilo Otoni, km 234, concorrendo para isso não lhe serem fornecidos em tempo pela companhia os isoladores necessários. Além desta cláusula, deixou de ser cumprida a que era relativa à queima e limpa da capoeira, roçada em toda a extensão da linha, com a largura de 20 metros, o que é justificado por não lho terem permitido as chuvas continuadas.

No dia 15 de junho foi inaugurada a linha telegráfica, que funcionou regularmente até o dia 4 de novembro. Desta data até fim do ano esteve interrompida.

As chuvas torrenciais que inundaram as lagoas, as enchentes do Rio Todos-os-Santos represando os córregos e ribeirões onde faltam estivas e pontilhões, numerosas quedas de árvores sobre o fio, envolvido pela vegetação, que cresce exuberantemente, e o fútil receio que têm os trabalhadores de encontrar *bugres* na parte direita entre quilômetros 168 e 200, concorreram para que fosse descurada completamente a conservação da linha, a qual esteve também confiada a indivíduos incompetentes.

Destas causas resultou tão prolongada interrupção.

Dormentes

O empreiteiro João Gomes Eusébio, posto que seja infatigável no trabalho e tenha feito todos os esforços para cumprir o contrato, não tem podido fazer os fornecimentos de dormentes nos prazos estipulados. Foram até o fim do ano recebidos 27.936 dormentes, todos de boa qualidade e satisfazendo as condições do contrato.

ⁱ Nota do organizador. Se corretos os algarismos da casa da unidade e da casa decimal das três parcelas, o total seria 5.775.702 e não 5.775.712. O cotejo dos quatro números constantes do relatório da secretaria da Agricultura com os do manuscrito do Arquivo Público Mineiro não permite concluir onde está o erro de algarismo.

Trabalhos por administração entre Urucu e Presidente Pena

Administração Catramby

De 1º de janeiro a 31 de março foram executados os seguintes trabalhos:

Roçada do trecho entre quilômetros 91 e 113;
 Capina do leito entre quilômetros 106 e 111;
 Entalhação de 2.700 dormentes;
 Substituição de 7.800 dormentes;
 Estabelecimento da linha telegráfica;
 Lastro no quilômetro 98;
 Construção de um bueiro de 0,6 m x 0,9 m x 8 no km 94;
 Construção de um bueiro manilhas 5 m e 0,30 m diâmetro km 95;
 Montagem da caixa-d'água sobre alicerces de pedra.

Administração da comissão

De 1º de agosto a 23 de novembro foram executados os trabalhos seguintes constantes do relatório do 1º engenheiro:

Roçada da linha	347,200 m2
Capina do leito	86,800 m2
Movimento de terra	6,820 m3
Substituição de dormentes	5,640
Nivelamento de trilhos	14.000

Construção da ponte sobre o Córrego d'Areia

Alvenaria ordinária com argamassa de cimento	240,000 m3
Alvenaria ordinária com argamassa cal cimento	195,016 m3

A terra escavada dos cortes que foram rampados empregou-se no levantamento, alargamento dos aterros e lastro da linha.

A ponte do Córrego d'Areia é de sete metros de vão livre e as vigas são de ferro.

Além destes trabalhos assentou-se mais uma chave para completar o desvio da estação Presidente Pena, o qual foi nivelado e lastrado.

Na estação foram colocados dois portões de correção nos compartimentos destinados a armazéns, vidraças nas janelas, e renovou-se a pintura. Também foi pintada a caixa-d'água.

Estação Presidente Pena

No dia 23 de novembro foi inaugurada esta estação, cujo título recordará a brilhante administração do benemérito mineiro, que grande impulso soube dar à viação férrea do estado, preparando assim o caminho para conduzir Minas ao seu glorioso destino.

As condições técnicas do trecho entregue ao tráfego são muito favoráveis, como ver-se-á do quadro infra:

	m	
Extensão em tangentes	13.584,35	63%
Idem em curvas	8.115,65	37%
Total	21.700,00	
	m	
Raio mínimo das curvas	101,14	
Extensão em nível	17,298	80%
Extensão em rampas	3,522	16%
Extensão em contrarrampas	880	4%
Total	21,700	
Declividade máxima		1%
Comprimento virtual	35.079,18	

Trabalhos por administração entre as estações Presidente Pena e Francisco Sá

Os trabalhos feitos por administração entre Presidente Pena e o quilômetro 138 constam do relatório organizado pelo dr. João Eduardo Jansson, engenheiro-ajudante de primeira classe, e são os seguintes:

Administração Catramby

De 1º de janeiro a 31 de março foi o seguinte:

Roçada entre as estacas 4635 e 5161=20 x 10600 ⁱⁱ	212000 m ²
Movimento de terra entre as estacas 4635 e 4760	500 m ³
Avançamento da estaca 4635 até 4760	2500 m

Obras-d'arte

Bueiro aberto na estaca 4737, feito de alvenaria com argamassa e de dimensões 0.60 x 1.20 x 4.00	8.160 m ³
Uma fiada de alvenaria com argamassa no pontilhão do quilômetro 126	10.000

ⁱⁱ Nota do organizador. No manuscrito está 5165 em vez de 5161

Administração Chagas

De 1º de abril a 31 de outubro os serviços realizados foram os seguintes:

Movimento de terra

Durante o mês de abril, entre as estacas 4760—4910	1800 m ³
Durante o mês de maio, entre as estacas 4910—4998x10	972 m ³
Durante o mês de junho, entre as estacas 4988x10—5073	1448 m ³
Durante o mês de julho, entre as estacas 5073—5140	1330 m ³
Durante o mês de agosto, entre as estacas 5140—5208	1460 m ³
Durante o mês de setembro, entre as estacas 5208—5264	1280 m ³
Durante o mês de setembro, entre as estacas 5293x15,60	650 m ³
Durante o mês de setembro, entre as estacas 5415	205 m ³
Durante o mês de outubro, entre os quilômetros 117 e 125	300 m ³
Durante o mês de outubro, entre as estacas 5264—5293	736 m ³
Durante o mês de outubro, no corte da estaca 5415	351 m ³
Total	10532 m ³

Avançamento

Durante o mês de abril, da estaca 4760 até 4910	3000 m
Durante o mês de maio, da estaca 4910 a 4998x10	1770 m
Durante o mês de junho, da estaca 4998x10—5073	1490 m
Durante o mês de julho, da estaca 5073—5140	1340 m
Durante o mês de agosto, da estaca 5140—5208	1360 m
Durante o mês de setembro, da estaca 5208—5264	1120 m
Durante o mês de outubro, da estaca 5264—5293	580 m
Total	10660 m

Obras-d'arte

	Alvenaria em pedra seca	Alvenaria ord. ^a com argamassa
	m ³	m ³
Durante o mês de abril não houve construção alguma.		
Durante o mês de maio foi construído (na estaca 5337) um bueiro capeado com as dimensões 0.80 x 1.20 x 19.00	58.740	
Durante o mesmo mês foram construídos no pontilhão da estaca 5293x15.60		16.850
Durante o mês de junho foi feito na estaca 5365x5 um bueiro capeado com as dimensões 0.60 x 0.90 x 9.55	22.580	
Durante o mesmo mês, na estaca 5418x460, foi feito o conserto da parte lateral dum bueiro ⁱⁱⁱ	9.000	

ⁱⁱⁱ Nota do organizador. No manuscrito está 4.60 em vez de 460. Também consta “conserto de uma parede lateral dum bueiro” em vez de “o conserto da parte lateral dum bueiro”

Durante o mês de julho foi feito um bueiro capeado (na estaca 5144x10) de 0.65 x 100 x 24.10 ^{iv}	65.650	
Durante o mesmo mês, na estaca 5214x9.60 o bueiro coberto de 0.6 x 0.85 x 5.50 ^v		10.285
Durante o mesmo mês, na estaca 5139x1, o bueiro coberto de 1.30 x 0.70 x 6.20		15.562
Durante o mês de agosto principiou-se a extrair pedra para construção do pontilhão da estaca 5293x15.6	—	—
Durante o mês de setembro, na estaca 5293x15.6 foram feitos os alicerces do segundo encontro	49.140	
Durante o mesmo mês, sapata com argamassa		26.325
Durante o mesmo mês, paredes de pegão ^{vi}		10.210
Durante o mesmo mês, na estaca 5418x460, no bueiro duplo, uma parte do capeamento ^{vii}	15.360	
Durante o mesmo mês, calçamento do mesmo bueiro	17.640	
Durante o mesmo mês, na estaca 5242x14.6, uma parte da fundação		4.900
Durante o mês de outubro, na estaca 5418x4.6, resto do capeamento	14.624	
Total	252.734 m3	84.132 m3

Escavação de pedra

	Para obras-d'arte	Na linha
No mês de agosto, entre as estacas 5226 e 5229		10.000
No mês de setembro, de uma pedreira ^{viii} distante da obra 140 m para o pontilhão, estaca 5293x15.6	85.675	
No mesmo mês, do corte 5425	33.000	
No mês de outubro, do corte 5425	14.624	
Total	133.299	10.000

Material de emprego permanente

Vigas de madeira de lei:	m3
Para o pontilhão na estaca 4998	3.158
Para o pontilhão na estaca 5147x8.55	3.158
Para o pontilhão na estaca 5293x15.6	3.584
Total	9.900

Notas do organizador.

^{iv} No manuscrito está 1.00 em vez de 100.

^v No manuscrito está 0.65 em vez de 0,6.

^{vi} No manuscrito está “paredes e pegões”

^{vii} No manuscrito está 4.60 em vez de 460.

^{viii} No manuscrito está “pedra” e não “pedreira”

Linha nivelada e lastrada

No mês de setembro, entre as estacas 4900 e 5000	2.000 m
--	---------

Dormentes

Entalhados durante os meses de abril a setembro	6.500
---	-------

Escavação para fundações

Do bueiro na estaca 5139x1.00	4.278
Do bueiro na estaca 5144x10.00	21.690
Do bueiro na estaca 5614x9.60	3.885
Do bueiro na estaca 5242x14.60	4.900
Do pontilhão na estaca 5293x15.60	93.336
Do bueiro na estaca 5337	13.680
Do bueiro na estaca 5365x5.00	8.320
Total	150.089 m ³

Transporte médio de terra para formação dos aterros e nivelamento do leito 50 m.

Pontes provisórias

Para o transporte de materiais foi feita na estaca 5293x15.60 uma ponte provisória de madeira lavrada com o comprimento de 45,50 m.

Na estaca 5337 uma de madeira roliça com o comprimento de 15,00 metros.

Além destes trabalhos, o major Chagas fez diversos ranchos nos quilômetros 118, 126 e 129 para o pessoal operário.

Administração da comissão

Na primeira residência entre Presidente Pena e quilômetro 138, foram feitos durante os meses de novembro e dezembro os seguintes serviços:

Capina do leito entre quilômetro 113 e 126	49.200 m ²
--	-----------------------

Movimento de terra

Durante o mês de novembro :	
	m ³
O aterro na estaca 5337	482.000
O aterro na estaca 5418x4.60	336.000

Alargamento do corte na estaca 5441	247.000
O aterro na estaca 5432	351.400
Rampa do corte na estaca 5275	46.560
Rampa do corte na estaca 5332	96.000
Rampa do corte na estaca 5362	114.760
Rampa do corte na estaca 5200	246.500
Rampa do corte na estaca 5297	280.000
Rampa do corte na estaca 5415	274.000
Conserto da linha entre quilômetros 114 e 126	964.000
Desvio do córrego no quilômetro 123	350.000
Aterro no córrego no quilômetro 123	250.000
Lastro e alargamento de diversos aterros	600.000
Total	4638.220

Foram também removidos entre quilômetros 113 e 123 os entulhos dos cortes, provenientes de barreiras caídas em consequência das chuvas torrenciais de 4 a 17 de novembro, trabalho este avaliado em 720 dias de serviço.

A terra foi removida em troles para a recomposição e alargamento de aterros.

Durante o mês de dezembro:	
	m3
Rampa dos cortes entre quilômetros 113 e 123	2186.000
Aterro no leito do córrego, quilômetro 123	167.000
Aterro na estaca 5293x15.6	1076.350
Aterro na estaca 5337	418.000
Aterro na estaca 5365x5	80.000
Aterro na estaca 5418x460 ^{ix}	721.000
Aterro na estaca 5432	410.000
Nivelamento do leito entre as estacas 5293 e 5425	1500.800
Levantamento da linha entre as estacas 5310 e 5330	480.000
Total	7039.150

Calçamento de dormentes e nivelamento de trilhos

Foi feito este trabalho na extensão de 4.500 metros entre Presidente Pena e quilômetro 118.

Avançamento

Durante o mês de novembro não houve assentamento de trilhos, por não estarem concluídos o pontilhão e o aterro do quilômetro 126.

De 23 a 31 de dezembro foram assentados, entre as estacas 5293 e 5425, 2.640 metros.

^{ix} Nota do organizador. No manuscrito está 4.60 e não 460.

Obras-d'arte

	Alvenaria em pedra seca	Alvenaria com argamassa
Durante o mês de novembro:		
Na estaca 5188, conserto da testa direita do bueiro	2.500	
Na estaca 5293x15.6 alvenarias de pontilhão		141.671
Na estaca 5457x3.30 alvenarias de pontilhão		153.765
Durante o mês de dezembro:		
Na estaca 5540x2, uma parte do bueiro capeado tendo as dimensões 0.80 x 1.20 x 21.20	30.000	
Na estaca 5293x15.6, muros d'arrimo junto ao pontilhão	113.568	
Na estaca 5457x3.30, muros d'arrimo junto ao pontilhão	87.289	
Na estaca 5672x4.00, bueiro capeado em degraus com as dimensões de 0.80 x 1.20 x 17	75.880	7.984
Na estaca 5682x0.80, ^x bueiro capeado de degraus	30.742	
Na estaca 5797x13, bueiro aberto	22.023	
Na estaca 5819x2, bueiro capeado	36.043	
Total	398.045	303.420

Escavação de pedra

	Para obras-d'arte	Na linha
Durante os meses de novembro e dezembro:		
Entre as estacas 5140 e 5300	50.000	12.000
Duma pedreira na estaca 5293	255.239	
Duma pedreira na estaca 5448	221.054	
Duma pedreira na estaca 5540x2	30.000	
De diversas entre as estacas 5670—5680	112.000	
Duma na estaca 5797	22.000	
Dos cortes das estacas 5609, 5650, 5662, 5678		50.000
Rebaixo no corte da estaca 5727		45.000
Rampa e rebaixo da estaca 5275		60.000
Total	690.293	167.000

Material de emprego permanente

Vigas de madeira para o pontilhão na estaca 5457x3.30	3.158 m ^{xi}
---	-----------------------

Notas do organizador.

^x No manuscrito está “5682x8.” e não “5682x0.80”

^{xi} No manuscrito está “m3” e não “m”.

Entalhação de dormentes

Durante os meses de novembro e dezembro	4335
---	------

Escavação para fundações

Do pontilhão na estaca 5457x3.30	46.000
Do pontilhão na estaca 5297x15.60	55.968
Do bueiro na estaca 5672x4.00	46.144
Do bueiro na estaca 5682x0.80	13.560
Do bueiro na estaca 5797x13	7.072
Do bueiro na estaca 5819x2	12.480
Total	181.224

Trabalhos diversos

Além da construção de barracões para armazém, farmácia e carpinteiros, foram feitos diversos ranchos para trabalhadores.

No quilômetro 123 foi construída uma ponte provisória em um aterro carregado pelas enchentes; tendo as vigas o comprimento de 21 m.

No quilômetro 126 foram também colocadas duas vigas de 24 m de comprimento no lugar de um aterro destruído pelas enchentes do Rio Todos-os-Santos.

No quilômetro 127 foi construída uma ponte provisória tendo 12 metros de comprimento.

Observação. A numeração das estacas da linha começa no quilômetro 20, a partir de Aimorés, de sorte que, não se estando prevenido, parece haver discordância entre o estaqueamento e a quilometração.

Segunda residência entre quilômetros 138 e 149

Além da capina de alguns trechos do leito, da roçada da linha avaliada em 5.441 m², da remoção de tocos enormes, do conserto das estradas, da construção do barracão para armazém e almoxarifado, de ranchos para trabalhadores e conserto da casa do engenheiro-residente, o movimento de terras executado foi de 3.186,959 m³, conforme a cubação feita pelo respectivo engenheiro. Segundo a avaliação do mesmo, a escavação feita pela administração Chagas, para a praça da estação Francisco Sá, foi de 492,000 m³.

Material importado**Locomotivas**

Em virtude de contrato celebrado a 18 de março pela companhia com a casa Haupt Biehn & Co., foram recebidas na Ponta d'Areia, no mês de julho, seis

locomotivas *Baldwin* e os respectivos aparelhos de freio Westinghouse. Destas locomotivas, duas são do tipo *americano* e classe 8—18 1/2 C., duas do tipo *Mogul* e classe 8—20 D; duas do tipo *Consolidation* e classe 10—24 E.

Tendo sido montadas durante os meses de julho a setembro e experimentadas na linha, por enquanto nenhum defeito foi encontrado.

As do tipo *Consolidation*, por serem mais pesadas, ainda não puderam fazer o serviço no trecho mineiro, por causa das más condições da linha.

Trilhos e acessórios

Pelos vapores *Ashley*, *Shaftesbury* e *County Down*, chegados ao porto de Caravelas, o primeiro a 16 de setembro, o segundo a 1^o de outubro e o terceiro a 22 de novembro, vieram os trilhos e acessórios fornecidos por F. Lumay, em virtude do contrato de 23 de fevereiro de 1895, celebrado entre ele e o presidente da companhia.

Foram desembarcados dos três vapores:

2.469.522	quilogramas de trilhos
113.969	quilogramas de chapas
47.380	quilogramas de pregos
11.276	quilogramas de parafusos
540	quilogramas de arruelas
2.642.687	quilogramas ao total

Os trilhos são de aço Bessemer, do tipo Vignole, pesando 20 quilogramas por metro corrente.

Alguns têm o comprimento de seis metros, porém a maior parte tem nove metros.

As chapas de junção têm forma de cantoneira.

Sendo o contrato para o fornecimento de 2.640 toneladas, reconhece-se pelo total recebido que a quantidade foi suprida.

Pelas datas das entradas dos vapores, verifica-se que os prazos para a entrega foram excedidos, porque a metade do material devia ser entregue no prazo de três meses e a outra metade no de cinco, a contar do dia da assinatura do contrato.

Material rodante

Chegaram pelo mesmo vapor *Ashley* 56 volumes pertencentes a dez carros plataforma, inclusive 22 volumes de peças pertencentes ao freio Westinghouse, de acordo com o contrato celebrado pela companhia com Joseph Lumay & Co., em 23 de fevereiro.

Não foi porém satisfeita a cláusula 13^a, segundo a qual esse material devia ser entregue até o dia 23 de junho.

Pelo vapor alemão — *Vênus* —, entrado no dia 20 de dezembro no porto de Caravelas, chegaram 15 carros fechados para mercadorias e dois para inflamáveis, de acordo com o contrato feito com Joseph Lumay & Co. a 16 de abril de 1896 (sic).

Esse material devia ter sido entregue a 16 de outubro, conforme a cláusula quarta do respectivo contrato.

Do vapor *Vênus* foram também desembarcados quatro vagões abertos para mercadorias, três carros para correio e bagagem e dois para animais, faltando o estrado de um destes.

Esse material foi fornecido em virtude do contrato de 23 de fevereiro, feito com a mesma casa J. Lumay & Co.

Para completar o material contratado com esta, falta a entrega de um carro para 40 passageiros de primeira classe, um dito para 60 passageiros de segunda e dois mistos para 20 passageiros de primeira e 40 de segunda classe.

Já foi excedido o prazo para o fornecimento, que devia ser feito dentro de 11 meses.

Excetuando-se os carros para os inflamáveis, que são sobre quatro rodas, todos os outros são do sistema americano, sobre dois truques e munido dos freios Westinghouse e de mão.

As rodas dos carros são estreitas, o que é inconveniente para uma linha sem conservação e mal bitolada, como a Bahia e Minas.

Outra desvantagem que apresentam os vagões fechados é a das cobertas que deviam ser metálicas.

Linha em tráfego

Estado da linha — Descurada a conservação da estrada de ferro durante longos anos, porque a falta de recursos da Companhia Bahia e Minas para suprir o déficit do tráfego não lhe tem permitido enviar aos inspetores-gerais as quantias indispensáveis para os pagamentos dos diversos serviços, o seu estado atual não podia deixar de ser deplorável, apesar dos esforços feitos pelo ilustrado inspetor-geral, dr. Guilherme Greenhalgh para melhorar as suas condições.

Foram muitos os males acumulados pelas administrações anteriores, de sorte que são necessários esforços perseverantes para saná-los.

Isto porém não está no alcance da companhia, cuja precária situação financeira, resultante do desbarato dos seus capitais pelas anteriores diretorias, reduziram-na ao estado anômalo em que se acha presentemente.

Sem a pontualidade nos pagamentos, não é possível exigir dos empregados o rigoroso cumprimento dos seus deveres.

É preciso não voltar mais àquele tempo em que um inspetor-geral, que oficiava à diretoria asseverando que a estrada de ferro era uma *linha para o tempo de sol*, dizia aos trabalhadores, que reclamavam salários de nove meses atrasados — “meus amigos, dinheiro não há, porém a amizade é sempre a mesma.”

A situação da companhia é tão precária que, precisando fazer a substituição de grande quantidade de dormentes podres da linha e de reformar urgentemente as suas pontes, explora a madeira para ser vendida no Rio de Janeiro e remete dormentes para a Vitória, privando-se do que precisa para acudir a outras necessidades que julga mais urgentes.

As turmas de conserva, geralmente muito reduzidas, mal dão conta da capinação do leito e dos consertos da linha nos pontos em que se dão descarrilamentos, que são frequentes e se repetem várias vezes durante a viagem do mesmo trem; sendo causa destes acidentes a falta de nivelamento dos trilhos, que nas curvas em geral não têm a sobrelargura e superelevação necessárias à grande quantidade de dormentes podres, e também o mau estado do material rodante até à chegada do que é destinado ao trecho mineiro.

Por conta da verba 53:712\$000 concedida para a conserva extraordinária, foi roçada toda a linha mineira (91 quilômetros), reconstruída a linha telegráfica na extensão de 80 quilômetros, fez-se a substituição de 7.926 dormentes e manteve-se uma turma extraordinária para o nivelamento, lastro e outros serviços.

As despesas feitas com estes trabalhos constam do balancete do pagador do Prolongamento.

Parte da verba destinada à construção dalgumas obras-d'arte no leito ainda não foi empregada.

Receita e despesa do trecho mineiro

A receita foi de	64:137\$433
A despesa foi de	143:765\$787
resultando o déficit de ^{xii}	79:628\$346

Comparada com a do ano anterior, houve diminuição da receita, apesar do aumento das tarifas, o que é explicável pela menor exportação e consequente restrição na importação de mercadorias.

A despesa aumentou consideravelmente, concorrendo para isto certas verbas que não eram contempladas no custeio do trecho mineiro e exclusivamente lançadas sobre o trecho baiano, como as despesas de administração-geral e as de reparações de máquinas e carros nas oficinas de Ponta d'Areia.

Maior seria o déficit em 1894, se houvesse uma discriminação mais racional das despesas.

A diminuição da receita foi de	4:974\$241
O aumento da despesa foi de	71:508\$532

Pelos quadros em seguida, nos quais são discriminadas as diversas verbas nos dous anos e especificadas as quantidades de mercadorias que mais avultaram no tráfego, reconhecer-se-á a causa acima assinalada da diminuição da receita.

Designação da espécie	Receita		Diferença
	1894	1895	
Passagens	7:679\$600	9:999\$900	+ 2:320\$300
Encomendas	1:237\$144	1:907\$078	+ 669\$934
Animais	1:798\$610	1:838\$900	+ 40\$290
Telégrafo	980\$980	2:746\$836	+ 1:765\$856
Café	26:931\$729	26:887\$000	— 44:729

^{xii} Nota do organizador. O resultado 79:628\$346 difere da subtração que daria 79:628\$354.

Madeira	2:540\$230	103\$040	— 2:437\$190
Mercadorias diversas	27:943\$391	20:654\$689	— 7:288\$702
Total	69:111\$684	64:137\$443	— 4:974\$241

Quadro estatístico da importação e exportação

Designação da espécie	Quantidade em quilogramas		Diferença	
	1894	1895		
Café	1.512.691	1.195.778	—	316.913
Madeira	1.091.000	572.810	—	518.190
Sal	181.260	186.490		5.230
Mercadorias	1.580.584	1.095.412	—	485.172
Total	4.365.535	3.050.490	—	1.315.045

A única mercadoria cuja importação aumentou, assim mesmo de quantidade insignificante, foi o sal, cuja tarifa reduzida de 100 a 50 réis por tonelada-quilômetro concorreu também para desfalcar a receita do tráfego.

A redução da tarifa deste gênero em nada aproveitou ao consumidor, mas sim aos tropeiros e especuladores, que tem-no vendido por preços exorbitantes.

Além dos produtos mencionados, foram transportadas 680 toneladas de trilhos e acessórios para o Prolongamento.

Não é mais animadora a estatística de passageiros, cujo número foi inferior ao do ano anterior, como provam os algarismos do quadro seguinte:

Passageiros	Ano de 1894	Ano de 1895	Diferença para menos
Passageiros de primeira classe	554	544	10
Passageiros de segunda classe	2745	2083	662
Total	3299	2627	672

O aumento das verbas de passageiros é proveniente da elevação das tarifas.

Encomendas

A quantidade, que no ano anterior fora de 37.900 quilogramas, elevou-se no ano findo a 55.201, contemplados 11.231 da estação de Aimorés, ponto inicial da linha mineira.

Animais

O movimento que em 1894 tinha tido de 533 baixou a 497.

Telegramas

Houve considerável aumento devido à inauguração da estação telegráfica em Teófilo Otoni.

Foram transmitidos no ano findo 4.041 telegramas (sendo 421 de Aimorés), quando em 1894 o total tinha sido de 1.796.

Discriminação da despesa

Conservação da linha e suas dependências	56:140\$874
Tração	35:342\$181
Conserto e renovações de carros e vagões	13:446\$439
Tráfego e estações	17:711\$035
Administração	14:956\$135
Diversos	6:169\$125
Total	143:765\$789

Receita e despesa totais

A receita geral da estrada (incluindo a parte baiana), que em 1894 fora de 182:875\$073, elevou-se durante o ano findo a 190:904\$240.

A despesa total cresceu consideravelmente, elevando-se de 256:209\$161 a 408:009\$056.

A receita do trecho baiano provém quase toda da importação e exportação do município de Teófilo Otoni, sendo insignificante a renda própria das estações intermediárias. Este asserto é confirmado pelo dr. Guilherme Greenhalgh, — inspetor-geral da estrada —, em um trecho do seu relatório que transcrevo.

“Para o percurso em tráfego a renda é insignificante, mas não deve ela causar admiração, sabendo-se que a estrada atravessa uma zona deserta, que há bem pouco tempo só tinha uma população adventícia, acompanhando o desenvolvimento dos trabalhos de construção, e a colônia Leopoldina, situada no vale do Peruípe, a qual nunca se utilizou da estrada; sendo portanto sua renda proveniente do movimento de Teófilo Otoni.

O que acabo de expor evidencia-se da receita das estações intermediárias, das quais algumas não rendem para pagar aos empregados.

É verdade que hoje em alguns pontos da estrada, como Mucuri, Aimorés, Sete de Setembro, Mayrink e Urucu, existem algumas lavouras de café; mas também é verdade que só muito lentamente se tem firmado uma pequena população na zona atravessada, e que, portanto, durante muitos anos só se pode contar com a renda proveniente de Teófilo Otoni.”

Para o aumento da despesa geral concorreram diversas obras em construção na linha em tráfego, como o armazém em Urucu, cujas alvenarias estão concluídas, aumento dos armazéns e um depósito para carros na Ponta d’Areia, estações de Juerana e do quilômetro 74 (em terrenos da Fazenda Helvécia, perto de Peruípe), caixa-d’água do quilômetro 39, reparações de casas da companhia, do almoxarifado e da serraria, onde foi colocada uma caldeira nova, estufa para secar madeira, um soco nas oficinas para assentar um torno duplo para rodas de locomotivas.

Pela oficinas foram montadas seis locomotivas e dez pranchas compradas para o trecho mineiro e construídos dois carros novos para mercadorias e um para animais, sendo os primeiros sobre truques e este sobre quatro rodas.

Do quadro seguinte constam a receita e despesa por quilômetro e a extensão média de toda a linha em tráfego durante o ano.

Mapa demonstrativo do movimento da receita e despesa

	Extensão média em tráfego	Receita	Despesa	Receita por quilômetro	Despesa por quilômetro	Déficit	Déficit por quilômetro	Porcentagem entre o déficit e a receita
Trecho baiano	142.400 m	126:766\$797	264:243\$267	890.216	1:855\$640	137:476\$470	965:424	108.4
Trecho mineiro	93.257 m	64:137\$443	143:765\$789	687.749	1.541\$608	79:628\$346	853:859	124.1
Total da estrada ^{xiii}	235.659 m	190:904\$240	408:009\$056	810.086	1.731\$354	217:104\$816	921:268	113.7

^{xiii} Nota do organizador. Em “extensão média em tráfego”, a soma de 142.400 com 93.257 é 235.657 e não 235.659. Entretanto, para os cálculos da “receita por quilômetro”, “despesa por quilômetro” e “déficit por quilômetro” o autor utilizou os valores de 93.257 e 235.659, motivo por que mantivemos esses valores.

Estatística do tráfego

A escrituração atrasada da companhia e a falta de pessoal habilitado não permitem obter os elementos necessários para organização de quadros estatísticos, pelos quais se possa ajuizar do movimento do tráfego.

Dos quadros seguintes constam o percurso das máquinas e o custo da montagem das que foram compradas para a linha mineira.

Por eles se reconhece que a maior parte do serviço foi realizado pelas novas locomotivas.

Das antigas pertencentes ao trecho baiano, só a nº 1 (apesar de muito estragada) ainda presta algum serviço no avançamento; todas as outras estão encostadas ou em reparos.

Percurso das máquinas no segundo semestre de 1895^{xiv}

Meses	Máquina nº 1	Máquina nº 6	Máquina nº 8	Máquina nº 9	Máquina nº 10	Máquina nº 11	Máquina nº 12	Máquina nº 13	Máquina nº 14
Julho	2.520.400	1.867.200	2.000.200	859.854					
Agosto	491.200	1.633.800	1.960.400	2.222.400	1.896.000	375.800			
Setembro		606.200	203.400	2.231.600	2.334.000	1.345.200	466.800		
Outubro		519.600		2.609.800	2.198.400	1.513.800			
Novembro			753.017	1.979.800	3.152.600	554.600			40.000
Dezembro			297.734	1.960.606	2.550.000	1.558.200		83.600	
Total	3.011.600	4.626.800	5.214.751	11.864.060	12.131.000	5.347.600	466.800	83.600	40.000

^{xiv} Nota do organizador. Ver os nomes das máquinas no quadro seguinte.

Nomes	Tipo	Classe	Data da montagem	Número com que ficou na estrada	Custo da montagem
Filadélfia	Mogul	8 — 20 D	Julho 95	9	595\$664
Greenhalgh	Americano	8 — 18 1/2 C	Julho 95	10	480\$542
Versiani	Mogul	8 — 20 D	Agosto 95	11	367\$163
Argolo	Americano	8 — 18 1/2 C	Agosto 95	12	330\$463
Bahia	Consolidation	10 — 24 E	Setembro 95	13	581\$933
Minas	Consolidation	10 — 24 E	Setembro 95	14	563\$094

Anexos

Dos anexos n^{os}. 1, 2, 3, 4 e 5, organizados pela inspetoria-geral, constam as distâncias entre as estações, os trabalhos feitos na linha em tráfego e material nela empregado, a relação das pontes que foram reparadas, o material recebido para o trecho mineiro e a relação dos trabalhos necessários para que a estrada possa ser considerada em boas condições.

Reclamações

Muitas têm sido as reclamações do público por excesso de fretes na estrada e nos vapores da companhia, assim como por violação e extravios de volumes de mercadorias.

Tenho procurado atender a todas representações justificadas e diversas indenizações têm sido concedidas.

Vindo da capital federal as mercadorias com o frete pago até a estação do destino, tenho notado muito pouco escrúpulo em alguns conhecimentos de expedição, não se dando o agente da companhia nessa cidade ao trabalho de recorrer à balança e nem à tabela de fretes para esse fim. Quando declara o peso nas notas de expedição, deixa de fazer a classificação das mercadorias, conforme as tarifas, e soma forragens, gêneros alimentícios, explosivos, fazendas, bebidas alcoólicas, etc., declarando somente a importância total do frete, tanto para a navegação, como para a estrada de ferro.

De semelhante sistema resulta dificuldade na conferência dos fretes, que são calculados *ad libitum* do agente, como verifiquei hoje em um conhecimento apresentado pelo sr. João Gomes Eusébio, que pagou pela estrada de ferro muito mais do que era de direito.

É indispensável que a diretoria tome providências enérgicas para estancar essa fonte de abusos, de que só pode resultar o maior descrédito da companhia.

Quanto às violações e extravios de mercadorias, tenho exigido da inspetoria o mais rigoroso inquérito para a completa punição dos empregados que forem reconhecidos culpados.

Estradas ordinárias

Estrada do Peçanha. Na estrada de Teófilo Otoni ao Peçanha foram efetuados, por conta das verbas destinadas à construção e conservação da mesma, trabalhos na extensão de 95 quilômetros, consistindo em roçada do leito da estrada e suas margens, remoção de madeiras, escavação em diversos trechos, principalmente nos primeiros quilômetros entre o Itambacuri e Água Fria, nas vertentes dos ribeirões do Onça, Vermelho, d'Areia e da Lagoa Dourada.

Foram construídos diversos pontilhões e estivas entre Itambacuri e Santa Isabel.

Entre este ponto e o Ribeirão d'Areia foram feitos pelo administrador do serviço, sr. Egídio F. de Sousa, 18 pontilhões e 21 estivas.

Tendo a varíola grassado com intensidade nos povoados de São Sebastião dos Cristãos e Santo Antônio do Suruí, o pessoal debandou-se, não sendo possível continuar-se a construção da estrada que contratei com o sr. Henrique Fernandes Porto. Em alguns pontos foram feitas pelo povo grandes derrubadas sobre a estrada, a fim de cortar as comunicações com os povoados infectados pela varíola.

Estrada do Córrego d'Ouro. Foram abertos dez quilômetros desta estrada, ligando a de rodagem de Teófilo Otoni à picada da linha férrea.

Construída em excelentes condições de declividades, com pouca despesa, transformar-se-á em estrada de rodagem, destinada a prestar os mais importantes serviços, aliviando o município de Teófilo Otoni do oneroso custo dos transportes em costas dos animais.

Picada de Urucu. Foram reconstruídos diversos pontilhões, empregando-se madeira de lei apropriada, fizeram-se roçada geral, estivas e valetas nos lugares de tremedais para esgoto das águas e reparações do leito desta estrada, que liga a de rodagem à estação de Urucu, a mais importante da linha férrea pelo seu movimento.

Estrada de rodagem. Foram orçadas as capoeiras da margem da estrada, consertadas as pontes sobre os ribeirões São Benedito, Poton, Itamonheque e reparado o leito na distância de 14 quilômetros.

Despesas

De 1º de janeiro a 31 março as despesas feitas com o pessoal técnico e operário sob a administração Catramby foram de 38:587\$401.

Além destas foram feitas outras com aquisição de material e pagas diretamente por autorização do governo, sem que chegasse ao meu conhecimento o *quantum* das mesmas. As que foram de 1º de abril a 31 de dezembro constam do balancete anexo, apresentado pelo pagador do Prolongamento.

Com a abertura da estrada ordinária do Córrego d'Ouro, para estabelecer comunicações entre a estação Francisco Sá e a cidade de Teófilo Otoni, despendeu-se 21:008\$650 até fim de maio, por conta da verba de 28:000\$ concedida por despacho de 23 de agosto de 1894. As demais despesas com a conserva extraordinária da estrada de ferro, construção e consertos de estradas ordinárias constam do balancete anexo.

Seguem os quadros anexos.

Quadro mostrando as distâncias entre as estações da estrada em metros

Estações	Taquari	Juerana	Peruípe	Quilômetro 74	Mucuri	Aimorés	Mayrink	Urucu	Presidente Pena
Ponta d'Areia	37.400	51.227	66.600	74.000	122.580	142.400	191.460	233.400	255.100
Taquari		13.827	29.200	36.600	85.180	105.000	154.060	196.000	217.700
Juerana			15.373	22.773	71.353	91.173	140.233	182.173	203.873
Peruípe				7.400	55.980	75.800	124.860	166.800	188.500
Quilômetro 74					48.580	68.400	117.460	159.400	181.100
Mucuri						19.820	68.880	110.820	132.520
Aimorés							49.060	91.000	112.700
Mayrink								41.900	63.640
Urucu									21.700

A partir de Presidente Pena, em construção

Via permanente

Mapa dos trabalhos feitos na linha e do material nela empregado durante o ano de 1895

Trechos	Dormentes	Trilhos	Chapas	Parafusos	Pregos	Roçada	Capinação
Baiano	17.164	62	58	1.807	12.167	52.600	204.600
Mineiro	24.989	11	12	362	8.162	91.000	151.200
Total	42.153	73	70	2.169	20.329	143.600	355.800

Além desses trabalhos, foram abertas valetas de esgoto, lastrada e nivelada a linha em diversos pontos.

Relação das pontes que foram reparadas, com declaração das madeiras nelas empregadas

Nome dos rios e ribeirões	Quilômetros	Material empregado			
		Vigas	Estacas	Travessões	Dormentes
Rio do Norte	15	2 de 13mx0,3x0,4	3 de 5m comprimento	2 de 6mx0,35x0,35	13
Arataca	24	2 de 14mx0,3x0,4	3 de 7m comprimento	1 de 6mx0,4x0,4	14
Arataca	24		3 de 5m comprimento		
Gameleira	42		6 de 9m comprimento	4 de 6mx0,4x0,4	6
Gameleira			3 de 5m comprimento		
Bom Gosto	44		3 de 8m comprimento	4 de 6mx0,4x0,4	18
Bom Gosto			3 de 5m comprimento		
Córrego Fundo	45	2 de 15mx0,4x0,4	6 de 6m comprimento		20
Córrego Fundo			3 de 5m comprimento		
Taboquinha	46			2 de 6mx0,4x0,4	4
Taboca	47	2 de 14mx0,4x0,4	2 de 7m comprimento	4 de 6mx0,4x0,4	25
Taboca		2 de 8mx0,4x0,4			

Sofreram também pequenos reparos duas pontes no quilômetro 29.

Material recebido para o trecho mineiro

Quantidade	Espécie	Peso	Data da chegada na Ponta d'Areia	Observações
1	Locomotiva-tender classe 6-20 D	1.814 K	23-11-1894	Ficou na estrada com o nº 8
1	Carro para passageiros 1ª classe sobre truques			Foi transformado em misto nº 3.
1	Carro para passageiros para 2ª classe sobre quatro rodas			Foi transformado em especial para inspetoria
1	Carro bagagem e correio			Ficou na estrada com o nº 3
1	Vagão de lastro sobre quatro rodas			Foi transformado em tênder de lenha da máquina 8.
20	Troles			
84 caixas	Pregos de trilhos			
26 caixas	Parafusos de trilhos			
6	Locomotivas		junho-1895	constam do relatório
5.366	Trilhos d' aço de 20 K	940,509 T	16-9-1895	Recebido pelo vapor inglês <i>Ashley</i> .
5.300	Pares de chapa junção	42.930	16-9-1895	idem, idem.
21.000	Parafusos de trilhos	4.151	16-9-1895	idem, idem.
125.800	Pregos de trilhos	18.920	16-9-1895	idem, idem.
2.200	Arruelas	210	16-9-1895	idem, idem.
10	Vagões para lastro		16-9-1895	idem, idem, munidos dos freios Westinghouse.
4.346	Trilhos d' aço de 20 K	783,394 T	1º-10-1895	Recebidos pelo vapor <i>Shaftesbury</i>
2.410	Pares de chapas junção	34.101	1º-10-1895	idem, idem.
17.800	Parafusos para trilhos	3.533	1º-10-1895	idem, idem.
100.100	Pregos para trilhos	14.980	1º-10-1895	idem, idem.

1 caixa	Arruelas	160	1 ^o -10-1895	idem, idem.
4.201	Trilhos d' aço de 20 K	745.619 T	22-11-1895	Recebidos pelo vapor <i>County Down</i> .
4.510	Chapas junção (pares)	36.938 T	22-11-1895	idem, idem.
63 caixas	Pregos de trilhos	13.480 T	22-11-1895	idem, idem.
6 barris	Parafusos para trilhos	3.592	22-11-1895	idem, idem.
1 caixa	Arruelas	170	22-11-1895	idem, idem.
4	Vagões abertos		20-12-1895	Recebidos pelo vapor alemão <i>Vênus</i> . ¹⁵
15	Vagões fechados		20-12-1895	À exceção dos carros para inflamáveis, que são sobre quatro rodas, todos os outros são sobre truques.
2	Vagões para inflamáveis			Todos os carros estão munidos de freio Westinghouse. Dos carros para animais não veio um dos lastros. ¹⁶
3	Carros de bagagem			
2	Carros para animais			
1	Torno duplo para rodas de locomotivas			

Notas do organizador.

¹⁵ na página 159 do relatório está vapor americano *Vênus* e não alemão.

¹⁶ No relatório do secretário da Agricultura, página 152, está “um das estradas”. No manuscrito SA 662, página 098, está “um dos lastros”.

Direito de autor deste texto registrado na Biblioteca Nacional, Ministério da Cultura, sob n^o 495.704, em 19 de maio de 2010, livro 937, folha 321.

Relação dos trabalhos que falta fazer para que esta estrada possa ser considerada em boas condições

Um depósito de máquinas na Ponta d'Areia.
 Um edifício para oficinas, idem, idem.
 Uma rampa para embarque de animais, idem, idem.
 Um depósito de lenha, idem, idem.
 Um dito de inflamável, idem, idem.
 Reparação na ponte marítima, idem, idem.
 Dragagem da coroa em frente à mesma ponte.
 Três caixas-d'água de ferro, para substituir três de madeira estragadas.
 Construção de dois armazéns na Ponta d'Areia.
 Substituição de cerca de 10.000 dormentes.
 Reconstrução de três pontilhões no trecho mineiro.
 Construção de quatro pontilhões, idem, idem.
 Construção da ponte no Urucu.
 Construção de pegões de pedra nas pontes e pontilhões do trecho baiano.
 Levantar a viga de ferro da ponte sobre o Rio Mucuri, cerca de 1,000 m.
 Enrocamento em diversos pontos da linha.
 Lastro novo em quase todo o trecho mineiro.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Versiani, Pedro José. Estrada de Ferro Bahia e Minas. 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 1896. Ouro Preto: Imprensa Oficial do Estado de Minas Gerais, 1896. v. II, p. 131-161.
- Versiani, Pedro José. Relatório dos trabalhos executados durante o ano de 1895 no Prolongamento da Estrada de Ferro Bahia e Minas e o da linha em tráfego apresentado ao exmo. dr. secretário de Agricultura, Comércio e Obras Públicas do estado de Minas pelo engenheiro-chefe do Prolongamento. 20 de março de 1896. In: Minas Gerais. Arquivo Público Mineiro. Fundo da Secretaria da Agricultura. Série 5: Viação, estradas de ferro, navegação e linhas telegráficas. Ordens de serviços, correspondências e relatórios. Estrada de Ferro Bahia e Minas. 1895-1897. SA-662. p. 68-100.