

ESTRADA DE FERRO BAHIA E MINAS ENGENHEIRO FISCAL PEDRO VERSIANI

Autor: Pedro Versiani

Autorizado pela Lei nº 2.475, de 28 de outubro de 1878, a contratar com o engenheiro Miguel de Teive e Argolo ou companhia que este organizasse, ou com quem melhores condições oferecesse, foi pelo governo celebrado com aquele cidadão o contrato de 23 de abril de 1880, no qual era garantida a subvenção de 9:000\$000 por quilômetro, concedida a zona privilegiada de 40 quilômetros, para cada lado da estrada, e preferência para construção dos ramais.

Em 27 de setembro de 1886 foi modificado aquele contrato, passando a garantia a ser efetivamente de 7% durante 50 anos, enquanto a renda não atingisse a 4%, porque de tal momento em diante só seria paga a garantia correspondente ao que faltar para 7% sempre sobre o capital máximo de 6.000:000\$000, nos termos do art. 7º, §§ 1º e 2º.

A Lei nº 3.648, de 1º de setembro de 1888, elevou o capital da empresa com mais 1.000:000\$000 e mandou incluir no respectivo contrato a obrigação de fundar dois núcleos coloniais à margem da estrada em pontos determinados, tendo sido por essa mesma lei suprimida a cautelosa disposição anterior que consistia, como acabamos de ver, em só ficar o estado obrigado ao pagamento da garantia correspondente ao excedente de 7 sobre 4, uma vez que se provasse poder a renda da estrada atingir a 4%. Nestes termos, foi lavrado o contrato de 7 de março de 1889.

A extensão da linha desde Aimorés, na divisa do estado, até a cidade de Filadélfia, pela locação já concluída é de 233,800 km (pelos estudos era de 235 km), montando os orçamentos correspondentes a 6.409:778\$256.

Núcleos coloniais

Em cumprimento do disposto na cláusula terceira do contrato de 7 de março de 1889 e uma vez que o engenheiro fiscal encarregado do exame para escolha do local dos núcleos, reconheceu a conveniência de serem os dois núcleos do contrato fundidos em um só, determinou o governo, por despacho de 17 de fevereiro de 1890, que fosse esse único estabelecido na área escolhida à margem do Ribeirão São Paulo, seis quilômetros acima da sua foz, onde o terreno se presta a toda a sorte de culturas e onde o clima é magnífico.

Expedidas, a 7 de maio de 1890, as instruções para a execução de tal despacho, em observância à disposição constante da referida cláusula terceira, só a 9 de agosto do ano passado foram aprovados os planos e orçamento.

Posto houvessem sido apresentados em tempo os referidos projetos, foi a demora motivada pelo fato de ter o engenheiro fiscal resolvido só revê-los por ocasião da tomada das contas de garantia de juros da companhia, no Rio de Janeiro, onde dispunha ele de todos os elementos para melhor firmar o seu parecer.

As despesas a fazerem-se com a fundação deste núcleo, com capacidade para instalação de 200 famílias montam a 621:562\$086.

Tem a aludida estrada em tráfego provisório 91 quilômetros¹, em construção 143,800 km, prosseguindo atualmente com alguma atividade o serviço de movimento de terras que se acha no quilômetro 146.

Não tendo sido feito o descortinamento aos lados da via permanente, em largura suficiente a evitar a queda sobre a linha de troncos de árvores que motivaram embaraços ao tráfego, conforme comunicação recebida nesta repartição, foi imposta à companhia a multa de 1:000\$000, por ato de 8 de novembro do ano passado, nos termos do número quatro do parágrafo 13 da cláusula quarta de seu contrato.

O tempo concedido para a construção é de quatro anos, e em vista do último contrato de 7 de março de 1889 é esta data o ponto de partida da contagem desse prazo que, portanto, terminará a 7 de março de 1893.

A companhia celebrou com a presidência da Bahia o contrato de 19 de julho de 1880, autorizado pela Lei provincial nº 1.946, de 28 de agosto de 1879, para a construção da estrada de Caravelas às divisas de Minas, em direção a Filadélfia, sendo o privilégio intransmissível e de 50 anos a sua duração.

Por este contrato obteve a companhia a subvenção de nove contos por quilômetro de estrada, uma zona privilegiada de 30 quilômetros e preferência para a construção de ramais.

Foi também celebrado com o governo imperial o contrato de 18 de julho de 1881, autorizado pelo Decreto nº 2.966, de 26 de agosto de 1880, para a compra das terras devolutas, até seis quilômetros para cada lado da estrada pelo preço de meio real para 4,84 m².

Pela cláusula oitava deste contrato, se a estrada projetada não for concluída nos prazos fixados nos respectivos contratos ou nos que forem prorrogados, as terras ainda não ocupadas voltarão ao domínio do estado, sem direito a indenização alguma; devendo ainda o concessionário entrar para os cofres públicos com as quantias por que tiver vendido os terrenos então ocupados.

Pelo governo do estado de Minas Gerais foi ainda concedida a garantia de juros de 6% sobre o capital de 26 contos de réis por quilômetro para a linha de Peçanha a Teófilo Otoni, nos termos do contrato de 14 de junho de 1890.

Pelo Decreto nº 574, de 12 de julho de 1890, foi concedido à companhia, pelo governo federal, o privilégio da linha da Vitória ao Peçanha com a garantia de juros de 6% sobre o capital de 30 contos de réis por quilômetro, sendo o contrato assinado a 28 de julho do mesmo ano.

A lei de 11 de novembro de 1892 da Assembléia Estadual do Espírito Santo concedeu à Companhia Bahia e Minas, empresária da Estrada de Ferro de Vitória ao Peçanha, a garantia de juros de 6% sobre o quanto demais despende, além da soma garantida pela União, no trecho da linha compreendida dentro do estado, até o máximo de 20 contos por quilômetro.

O respectivo contrato deve ser brevemente assinado.

Construção

Em 7 de outubro de 1880 tiveram princípio os estudos da seção da Bahia, seguindo-se logo a construção da estrada, cujos trabalhos terminaram em novembro de 1882; sendo a 9 do mesmo mês inaugurada a estação de Aimorés, a 142.400 metros da Ponta d'Areia, no estuário de Caravelas.

¹ Nota do organizador. O correto é 91 (noventa e um) quilômetros, como se lê em outros locais deste mesmo relatório, mas nesta passagem do relatório está 90 incorretamente.

Os trabalhos foram contratados em globo com o sr. P. F. J. Martins, mesmo antes de feitos os estudos.

Houve uma interrupção do serviço por espaço de mais quatro anos; prosseguindo os trabalhos em 1888, depois que a companhia realizou o empréstimo de 16 e meio milhões de francos, por contrato com o Banque Parisienne de 27 de setembro de 1883.

Dada ao engenheiro R. A. Hehl a empreitada da construção, continuaram os trabalhos da linha férrea; sendo a 13 de abril de 1891 inaugurada a estação de Mayrink e a 31 de julho de 1892 a de Urucu, distante 91.000 metros da estação da Aimorés.

Retirando-se o empreiteiro Hehl, foi dada a empreitada até o quilômetro 185 ao dr. Joaquim da Silva Leite Fonseca, que continua os trabalhos de preparação do leito da estrada e construção das obras-d'arte.

As empreitadas em território mineiro têm sido concedidas por preço médio quilométrico, tomando como base o orçamento aprovado, no qual a companhia faz o abatimento de 20%, que retira para as despesas do empréstimo externo.

Se o primeiro sistema de empreitadas em globo é pernicioso, tendo sido à própria companhia, o segundo não poderá contar muitos apologistas.

Capital

O capital da companhia, que era de 12 mil contos, correspondentes a 60 mil ações, com 20% de entrada, foi elevado a 40 mil contos, divididos em 200 mil ações de 200 mil-réis.

Foram emitidas em pro-rata as ações correspondentes ao aumento do capital, realizando-se os 10% de entrada.

O aumento do capital tem por fim a construção do ramal de Teófilo Otoni ao Peçanha e a da estrada da Vitória à Natividade e Peçanha, cuja construção acha-se afeta ao Banco Construtor do Brasil.

Para dar andamento aos trabalhos da seção mineira da estrada (Aimorés a Teófilo Otoni) a companhia levantou em Paris, por intermédio da casa Duvivier & Companhia, um empréstimo de 16 e meio milhões de francos em 33 mil debêntures de 500 francos, vencendo juros de 5% e amortizáveis em 48 semestres.

Deste empréstimo contraído com o Banque Parisienne foram sorteados e pagos (até 30 de dezembro de 1891) 2.320 títulos.

Os acionistas mais importantes da primeira seção da companhia eram em 31 de maio de 1891:

Banco de Crédito Real do Brasil	30.000 ações
Conselheiro Francisco de Paula Mayrink	15.000 ações
J. P. Rocha Paranhos	10.450 ações

As 3.750 ações restantes estavam distribuídas por mais 16 acionistas.

Os saldos do empréstimo externo estão em depósito na casa Duvivier & Co., que deve fazer os pagamentos à medida que forem apresentadas as folhas dos serviços executados.

Desenvolvimento progressivo do tráfego

As condições de vitalidade da companhia podem ser avaliadas pelo seguinte quadro das receitas e despesas em diversos exercícios:

Período de tempo	Receita	Despesa	Saldo	Déficit
Ano de 1883	250:814\$060	380:322\$538		129:508\$478
idem de 1884	89:932\$695	217:406\$141		127:473\$446
idem de 1885	152:226\$136	143:646\$748	8:579\$388	
idem de 1886	150:211\$029	121:653\$899	28:557\$130	
idem de 1887	218:765\$139	140:459\$195	78:305\$944	
idem de 1888	243:485\$786	162:620\$246	80:865\$540	
De 1º de janeiro a 31 de maio de 1889	108:487\$650	70:687\$942	37:799\$708	
De 1º de junho de 1889 a 31 de maio de 1890	308:925\$304	180:531\$060	128:394\$244	
De 1º de junho de 1890 a 31 de maio de 1891	553:947\$160	388:577\$979	165:369\$181	
De 1º de junho de 1891 a 31 de maio de 1892	518:433\$999	320:169\$575	198:264\$424	

Na receita e despesa estão incluídas as verbas provenientes do transporte marítimo, do comércio de madeiras e de sal, feito pela companhia.

Se atendermos ao desenvolvimento da cultura do café nos últimos quatro anos (devido à alta dos preços), à circunstância de atravessar a estrada mais de 200 quilômetros de mata virgem, devendo, pois, o seu maior movimento de tráfego provir do ponto terminal — Teófilo Otoni — pode-se afirmar que o futuro da companhia será dos mais auspiciosos, se for administrada com critério.

Tarifas

As tarifas para madeiras, algodão e outras mercadorias, na seção baiana da estrada (da Ponta d'Areia a Aimorés) são muito altas. Pelo seguinte quadro comparativo ver-se-á a desproporção entre as tarifas das duas seções da estrada:

	Seção baiana	Seção mineira
Algodão em caroço	535 réis por tonelada quilômetro	100 réis por tonelada quilômetro
Idem imprensado	425 idem, idem	200 idem, idem
Arroz, farinha, feijão e milho	225 idem, idem	80 ⁱⁱ idem, idem
Cevada e cereais não classificados	425 idem, idem	80 idem, idem
Querosene	1.026 idem, idem	450 idem, idem
Máquinas de costura	1.026 idem, idem	500 idem, idem
Salitre	1.026 idem, idem	140 idem, idem
Vinagre, vinho e objetos manufaturados não classificados	1.026 idem, idem	300 idem, idem
Madeiras (massas de 1/2 a 2 m ³)	2.675 por vagão (5 ton.) quilômetro	280 por vagão (5 ton.) quilômetro

ⁱⁱ Os gêneros alimentícios de primeira necessidade, produzidos em Minas ou na Bahia, têm ainda 50% de abatimento.

O frete de madeira em massa de menos de 1/2 metro cúbico, na seção baiana, é calculado pela seguinte nota: “madeira pagará 25 réis por decímetro de face e de comprimento aumentando-se 50 réis por decímetro de comprimento e por acréscimo de decímetro, ou fração de decímetro de face ou de diâmetro, acrescentando-se mais 50 réis e desprezando-se quantidades inferiores a 20 réis”.

Esta nota coloca em sérias dificuldades os chefes das estações, que não sabem quanto devem cobrar pelos despachos.

A tarifa de sal é mais alta na seção mineira, o que parece inconveniente aos próprios interesses do estado; porquanto uma redução razoável nesta tarifa poderia atrair à estrada o comércio dos municípios vizinhos, que ainda compram o sal em Sabará, Ouro Preto, Saúde, Linhares e Araçuaí.

As passagens de primeira classe custam mais 20% e as de segunda mais 60% na seção baiana.

As taxas de telegramas são duas vezes mais altas do que as mineiras.

São também exorbitantes os fretes marítimos em vapores da companhia.

De diversos conhecimentos de expedição de mercadorias para uma casa comercial de Teófilo Otoni, verifiquei que o preço médio do transporte de uma tonelada do Rio de Janeiro ao porto de Caravelas, pelo vapor *Augusto Leal*, tinha sido de 110\$813.

Com os mesmos conhecimentos, organizei o quadro seguinte:

Qualidade das mercadorias	Preço médio de transporte de uma tonelada
Fazendas	166\$666
Chapéus	181\$818
Idem de sol	160\$000
Objetos de armarinho	166\$666
Calçados	190\$838
Arreios	150\$000
Ferragens (tachos, fornos, chapas)	50\$000

Em conhecimentos para outra casa comercial, achei para o transporte de uma tonelada de ferragens (enxadas, etc.) a importância de 100\$000.

Não sendo permitido aos vapores do Lloyd ou aos de outra qualquer empresa a atracação à ponte marítima da companhia, na Ponta d'Areia, o comércio vê-se obrigado a servir-se dos vapores da companhia e a pagar do Rio ao porto de Caravelas fretes talvez mais altos do que os de qualquer porto da Europa para o mais distante do Brasil.

São bastante eloquentes os algarismos para provarem os grandes estorvos ao desenvolvimento do comércio e da lavoura, na zona servida pela estrada.

Atendendo ao interesse público e ao da própria companhia, que não pode estar em antagonismo com aquele, é preciso fazer quanto antes a revisão das tarifas do trecho baiano e a redução dos fretes marítimos nos vapores da companhia.

No caso contrário, as tarifas e os fretes marítimos constituirão uma verdadeira muralha chinesa, que impedirá, por muito tempo, o progresso da zona nordeste de Minas.

SEÇÃO MINEIRA DA ESTRADA

Traçado

A linha partindo de Aimorés, sobe pelo Córrego Pau Alto, afluente do Peruípe e, depois de atravessar o divisor das águas (na serra dos Aimorés) desce pelo Córrego das Voltas e pelo Ribeirão Sete de Setembro, alcançando no quilômetro 29 a margem esquerda do Rio Mucuri, que acompanha até o quilômetro 48 + 400 m, em que atravessa o rio, seguindo dali em diante pela margem direita deste até a barra do Rio Todos-os-Santos, no quilômetro 112. Continua pela margem direita deste rio até à cidade de Teófilo Otoni, no quilômetro 233 + 800 m. Do quilômetro 30 até o ponto terminal as condições do traçado são muito favoráveis quanto a declividades e tangentes extensas; sendo de lastimar que o contrato tivesse autorizado o emprego de curvas de cem metros de raio.

A diferença de altitudes entre o quilômetro 40 da linha e Teófilo Otoni é de 216 m, na extensão de 193 km + 800 m.

O custeio da estrada, desde o quilômetro 30 até o + 233,800, em razão de não haver nesse trecho declividades de mais de 1% e de serem insignificantes as contrarampas, será dos mais econômicos.

Neste sentido, suponho não existir em Minas estrada de traçado mais favorável.

O quilômetro 30 está, portanto, indicado para uma estação de composição de trens, quando houver grande densidade de tráfego; salvo se for prolongada a linha pelo Mucuri até Santa Clara, procurando-se daí o traçado mais favorável para Caravelas, para evitar as declividades fortes e curvas apertadas dos primeiros 20 quilômetros da linha.

Zona

A linha mineira atravessa em quase toda a sua extensão até o quilômetro 204 uma floresta virgem, existindo apenas alguns fazendeiros nas margens do Ribeirão Sete de Setembro, com lavouras de café e cacau.

Esta última cultura parece-me não ter dado resultados.

Nas margens do Rio Urucu, depois que inaugurou-se a estação, têm-se aberto muitas lavouras novas de café e cereais.

A estação projetada no quilômetro 149 (São Paulo) ficará a quatro léguas da colônia militar de Urucu, onde estão estabelecidos com lavouras de café e cereais diversos colonos antigos, de nacionalidades holandesa, alemã, portuguesa e chinesa, introduzidos pelo benemérito mineiro, de saudosa memória, Teófilo Otoni.

Dos poucos chineses existentes, alguns são trabalhadores abastados, tendo-se casado com holandesas ou nacionais e sendo reputados como excelentes pais de família.

Do quilômetro 204, até o ponto terminal, há diversos fazendeiros e antigos colonos com lavouras de café bem regulares.

No município de Teófilo Otoni a lavoura de café está bem desenvolvida. A safra deste ano é avaliada em 80 mil arrobas; devendo quadruplicar dentro de poucos anos, por haver maior quantidade de cafeeiros novos.

Nas florestas do Mucuri, encontram-se madeiras preciosas como o jacarandatã, o itapicuru-amarelo, o vinhático, o cedro, o ipê-tabaco, o ipê-peroba, a sapucaia, o putumuju, (araribá-rosa), o pau-brasil, (em pequena quantidade), o bálsamo vermelho e roxo, a canjerana, a maçaranduba, o guarabu, o gonçalo-alves, e muitas outras variedades.

Devido à falta de estradas regulares para os municípios vizinhos, a estrada de ferro só aproveita presentemente ao município de Teófilo Otoni.

Construída a linha até o seu ponto terminal, sendo feitas estradas para o Peçanha, São João Batista, São Miguel do Jequitinhonha, e melhorada a estrada para Minas Novas, deve-se esperar considerável aumento no tráfego.

Sobre a estrada construída pela extinta Companhia do Mucuri, para a cidade de Minas Novas, assim exprimiu-se o barão Tschudi: ⁱⁱⁱ

“Se se houvesse prometido prêmio ao engenheiro que fizesse o pior alinhamento entre os dois pontos dados, o engenheiro da companhia teria ganho o prêmio”.

Inaugurada a estação de Teófilo Otoni, o comércio de sal do Araçuaí, atendendo-se às grandes dificuldades da navegação do Jequitinhonha, deve deslocar-se para aquela cidade, que tornar-se-á importante centro comercial.

Terras e colonização

As terras devolutas estão sendo povoadas à medida que se abrem estradas para as estações.

Nas margens do Rio Urucu, acompanhando a picada aberta para a estação, têm-se estabelecido muitos trabalhadores. O mesmo acontece na picada feita para a futura estação de São Paulo.

O governo providenciará de modo a regularizar as posses de terras, impedindo que os atuais ocupantes tomem posse de grandes extensões à margem dos rios de regímen perene e prevenindo ao mesmo tempo os conflitos resultantes da invasão simultânea por diversos indivíduos.

É de toda a conveniência a colonização das terras atravessadas pela estrada de ferro; promovendo-se assim o aumento da produção e conseqüente desenvolvimento de exportação e importação que concorrerão para diminuir a responsabilidade do estado de Minas pela garantia de juros.

Consta-me que o estado possui mil ações da extinta Companhia do Mucuri, as quais dão-lhe direito a 44.660 hectares de terras.

Assim sendo, o governo poderá entrar em acordo com os mais acionistas e mandar demarcar os terrenos da margem esquerda do Mucuri, junto à estação de Urucu, ou então os terrenos da margem esquerda do Rio Todos-os-Santos, próximos à estação que brevemente deve ser inaugurada perto da barra deste rio, para neles estabelecer núcleos coloniais.

O perímetro das terras para os acionistas da extinta Companhia do Mucuri já foi demarcado; existindo na Secretaria Federal da Indústria e Viação a respectiva planta.

A demarcação foi começada abaixo da barra do Rio Pampã, que fica em frente ao quilômetro 70 da linha férrea, entre as estações de Mayrink e Urucu; seguiu pela margem esquerda do Rio Mucuri até a barra do Rio Todos-os-Santos e continuou entre a margem esquerda desta e a direita do Mucuri até as vertentes do Ribeirão São Pedro (afluente do Todos-os-Santos) e do Mestre de Campos, afluente do Mucuri.

A estrada de ferro os acompanha na extensão aproximada de 96 quilômetros.

No caso de serem aproveitadas para colonização, deve-se dar aos lotes demarcados pequena frente acompanhando os rios Mucuri e Todos-os-Santos, atendendo-se a circunstância de cortarem-se no tempo da seca os diversos córregos e ribeirões afluentes.

Mesmo o Rio Urucu não tem regímen perene, cortando-se as suas águas, quando o estio é rigoroso, muitos quilômetros acima da sua barra no Mucuri.

ⁱⁱⁱ Nota do organizador. Trata-se de Johann Jakob von Tschudi (1818-1889), naturalista suíço.

A concessão das terras até seis quilômetros da linha, feita à companhia pelo contrato de 18 de julho de 1881 com o governo imperial, não deixa de desvalorizar as terras devolutas, que ficam afastadas dos rios Mucuri, Pampã e Todos-os-Santos, visto não terem regímen perene as águas dos diversos córregos e ribeirões.

Quando tiver de ser inovado o contrato das terras com o governo de Minas, dever-se-á tratar de um acordo que concilie melhor os interesses do estado com os da companhia.

Nas margens do Ribeirão de São Paulo, em terras dos acionistas da extinta Companhia do Mucuri, estão projetados dois núcleos coloniais pela Companhia Bahia e Minas, em satisfação do compromisso contraído com o estado de Minas, em virtude do contrato de 7 de março de 1889.

Estrada em tráfego

A parte da linha em tráfego é de 91 quilômetros e compreende as três estações: Aimorés, inaugurada a 9 de novembro de 1882, na divisa da Bahia; Mayrink, inaugurada a 13 de abril de 1891, a 49 km + 60 m da primeira; Urucu, inaugurada a 31 de julho de 1892, a 91 quilômetros da primeira.

Das estações, Mayrink está classificada em segunda classe e Urucu em terceira, posto que a afluência de cargas e passageiros seja maior nesta.

A sala destinada ao armazém na estação de Urucu é acanhada, não tendo proporções para acomodar presentemente as cargas. A sua área é de 18,24 m².

A obra de arte mais importante da estrada é a ponte sobre o Mucuri no km 48 + 400 m, com três vãos de 19,60 m e um de 37,70 m.

Os encontros e pilares de alvenaria foram construídos sobre a rocha granítica que forma o leito do rio.

As vigas de ferro são do sistema Prott. A enchente deste ano, que não foi das maiores, chegou a 0,70 m abaixo da viga. A ponte devia ter ficado 2 m mais alta.

A ponte de Urucu (ainda provisória) deve ficar com 22,80 m de vão livre. As vigas são de ferro rebatido, sistema americano, tendo altura de 1,15 m. A distância entre as vigas será de 2,2 m.

Falta construir no trecho em tráfego diversas obras, como a ponte definitiva sobre o Rio Urucu, no quilômetro 90 + 820 m e diversos pontilhões.

O girador de Urucu, cujas alvenarias do centro tinham abatido com o peso da máquina, já acha-se em estado de funcionar.

Superestrutura

Os trilhos são de aço Bessemer, do sistema Vignolles, do peso de 18 quilos (pelo contrato) por metro corrente.

Pela pesagem de dois deles, um de 7 m e outro de 8 m de comprimento, verificou-se o peso médio de 18,66 kg por metro corrente.

As chapas de junção pesam 2,450 kg, os parafusos e porcas 200 gramas e os grampos 150 gramas.

Os dormentes são na sua quase totalidade de ipê-peroba, e guardam o espaçamento de 0,80 m de eixo a eixo.

As suas dimensões são as seguintes: 1,85 m + 0,2 + 0,12. Seria mais conveniente, à estabilidade da via permanente, adotar maior espessura e o comprimento de 2 m o que importaria em pequeno aumento de despesa.

Tabela de trens

Só há um trem obrigatório por semana, o qual parte da estação de Caravelas (Ponta de Areia) às 6 horas da manhã, nos domingos, e chega a Urucu às 6 horas da tarde. Volta de Urucu às 6 horas da manhã, nas segundas-feiras, e chega a Caravelas às 6 horas da tarde.

Os trens de cargas são em dias indeterminados, de acordo com as necessidades do tráfego; partindo quase sempre depois da chegada dos vapores ao porto de Caravelas.

Interrupção do tráfego

Havendo corrido vários aterros, em consequência de abundantes chuvas, o tráfego esteve suspenso desde o dia 2 de dezembro até 26.

No quilômetro 232 (contanto de Caravelas) caíram também as paredes do pequeno pontilhão sobre o Córrego da Boa Vista, devido à sua má construção ou à circunstância de não terem elas a espessura necessária para resistirem ao empuxo das terras.

Nos aterros banhados pelas águas do Mucuri, é preciso que a companhia mande fazer paredões; no caso contrário, as interrupções do tráfego reproduzir-se-ão em todos os anos de grandes enchentes.

A suspensão do tráfego determinou a acumulação de grande quantidade de cargas nas estações de Caravelas e Urucu, cujos armazéns e plataformas estão cheios.

Linha telegráfica

Os aparelhos são do sistema Morse.

Os fios são de ferro zincado, de 0,005 m de diâmetro, e os isoladores do sistema Capanema.

Os postes são de madeira roliça e geralmente de pequeno diâmetro, de modo que não podem ter grande duração.

Devem ser substituídos gradualmente por trilhos usados ou por outros de madeira de lei.

Material rodante

Na seção mineira ainda não existe em serviço material algum adquirido por conta do capital garantido.

O serviço do tráfego tem sido feito com o material do trecho baiano.

As seis locomotivas desse trecho são antigas e precisam de reparos.

Nas oficinas da Ponta d'Areia, sente-se a falta de pessoal habilitado; sendo também muito sensível a falta dum torno grande, próprio para rodas de locomotivas.

Em ofício, com data de 20 de dezembro, propus a aquisição do material indispensável à seção mineira em tráfego.

Sendo de esperar que até fim de agosto do corrente ano seja inaugurada a estação de São Paulo, no km 149, deve a companhia fazer já a encomenda do material necessário, em proporção do número de quilômetros que serão entregues ao tráfego.

Atendendo, pois, a esta circunstância, deve a diretoria da companhia, além do material da minha proposta, contratar mais o fornecimento de duas locomotivas, uma do tipo *consolidation* e outra para trem de passageiros. Esta última deve fazer o serviço do expresso de 15 em 15 dias, em relação com a chegada dos vapores ao porto de

Caravelas. Sendo esta a primeira máquina de grande velocidade, que terá de atravessar as florestas do Mucuri, o seu nome de batismo deve ser o do ínclito brasileiro — Teófilo Ottoni — que, com sacrifício de sua própria pessoa, foi o primeiro a desbravar as florestas desse vale, lançando aí as primeiras sementes da civilização. É uma homenagem devida a sua memória veneranda; não tendo nenhum outro maiores títulos à gratidão do povo dessa região.

O número de carros e vagões da proposta deve ser aumentado na proporção dos quilômetros acrescidos e de conformidade com o contrato da companhia.

O material deve ser apropriado às curvas de 100 m de raio.

Todos os carros e vagões devem ser sobre truques e ter o comprimento de 11,6 m, conforme o acordo exarado no orçamento suplementar.

Nas curvas, grande parte do acréscimo de resistência à tração desaparece com o emprego do material de sistema americano.

Os atuais carros ingleses (do trecho baiano) sobre três jogos de rodas, do sistema Cleminson, são inconvenientes; havendo grande tendência ao descarrilamento nas curvas de 100 metros de raio, quando a velocidade dos trens excede de certo limite.

Receita e despesa do tráfego

Não estando organizadas as contas da companhia, tratar-se-á da receita e despesa do tráfego em relatório que será apresentado em tempo oportuno.

Linha em construção

Assentamento de trilhos. Estão assentados 11 km + 600 m de trilhos além da estação do Urucu.

A média mensal tem sido de dois quilômetros; sendo, pois, insignificante o serviço feito.

Presentemente estão paralisados os trabalhos até concluir-se um bueiro duplo e fechar-se o aterro da ponta dos trilhos, que embaraça a passagem do material.

Se a companhia não desenvolver maior atividade para execução desse serviço, não poderá cumprir o contrato feito com o governo do estado de Minas.

Preparação do leito

O movimento de terra está bem adiantado até o quilômetro 146. Do quilômetro 149 até o ponto terminal nada é feito. Recentemente foi enviada uma turma de 20 trabalhadores para encetar o serviço de escavação no quilômetro 168.

Não me consta ter sido dado de empreitada o trecho do quilômetro 185 a 233 + 800 metros. Havendo nesta parte alguns cortes altos, deve a companhia providenciar para que o serviço seja imediatamente atacado.

O número de 380 trabalhadores, atualmente empregados, deve ser triplicado.

Obras-d'arte

Estão concluídos 18 bueiros capeados e construídos os alicerces de três pontilhões nos quilômetros 118, 126 e 132. Também estão terminados os alicerces da estação de Todos-os-Santos, entre os quilômetros 112 e 113.

O pessoal de pedreiros é pequeno; faltando por este motivo muitas obras, que embaraçam o serviço de movimento de terra.

Trabalhos preparatórios

A derrubada, o rolamento de madeiras e o destocamento estão feitos até o quilômetro 204.

Deste até o quilômetro 230 há diversos terrenos empregados na roçada.

Locação

Está feita até Teófilo Otoni, no quilômetro 233 + 800 metros.

Houve sobre a linha do projeto aprovado, o encurtamento de 1.232 metros, que importará em redução de mais de 40 contos no capital garantido pelo estado.

Estradas de Teófilo Otoni para as estações da Estrada de Ferro Bahia e Minas

O governo do estado providenciará sobre os consertos de que necessita a estrada de rodagem de Teófilo Otoni a Santa Clara, com a qual comunicam as picadas que vão ter às estações.

Os serviços mais urgentes são os seguintes:

Roçada da capoeira, às margens da estrada;

Consertos de várias estivas e das pontes sobre o Ribeirão de Lajes e Rio Urucu;

Abertura de valetas para derivar as águas fluviais, impedindo a formação de atoleiros e os estragos causados pelas enxurradas;

A despesa a fazer, será presentemente, inferior a quatro contos.

A picada para a estação de Urucu já está melhorada.

A criação de uma turma de conserva, que ficasse encarregada dos consertos da estrada de rodagem e das picadas para as estações, seria um benefício público.

A direção e fiscalização dos serviços poderão ser confiados à Câmara Municipal de Teófilo Otoni.

Estrada para a futura estação de São Paulo

A diretoria da Companhia Bahia e Minas deve, quanto antes, mandar proceder aos estudos da estrada de rodagem para essa estação, quilômetro 149, devendo a estrada ficar concluída antes da inauguração da estação.

Ramal do Peçanha

Os trabalhos de exploração estão terminados.

O orçamento da linha está sendo organizado pelo dr. Alfredo de Oliveira, que tem o seu escritório técnico na capital do Espírito Santo.

Conclusão

Além das medidas consignadas neste relatório, há duas outras que muito concorrerão para melhorar a sorte do comércio, oferecendo também mais comodidade

aos viajantes: o alfandegamento do porto de Caravelas e a construção de um ramal da Ponta de Areia para essa cidade.

As vantagens do alfandegamento são intuitivas, não havendo necessidade de encarecê-las.

A construção do ramal, que é muito fácil e exige dispêndio inferior a 30 contos de réis, abrirá as portas à livre concorrência; podendo o comércio utilizar-se dos vapores do Lloyd, nos quais os fretes são muito mais baixos, ou optar pela companhia de vapores que fizer os transportes em melhores condições.

Enfim, o povo da zona nordeste de Minas, inteligente, ordeiro e trabalhador confia que sejam arredados os tropeços à sua prosperidade.

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

Versiani, Pedro José. Relatório do engenheiro fiscal da 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. David Moretzsohn Campista no ano de 1893. Ouro Preto: Imprensa Oficial de Minas Gerais, 1893. p. 89-90, 131-140, 180 e 194.