

RELATÓRIO DO ENGENHEIRO FISCAL DA ESTRADA DE FERRO BAHIA E MINAS

Autor: Pedro Versiani

I

EXECUÇÃO DOS CONTRATOS CELEBRADOS PELA COMPANHIA ESTRADA DE FERRO BAHIA E MINAS

Sendo absolutamente impossível a companhia executar no prazo determinado todos os trabalhos a que se obrigou em vista do contrato de 1889 deverão caducar a 7 de março de 1894 todos os privilégios concedidos pela estado à mesma companhia.

II

CONDIÇÕES FINANCEIRAS DA COMPANHIA

Infelizmente os saldos do empréstimo de 16.500.000 francos, destinados aos trabalhos do Prolongamento da estrada de ferro, foram empregados em cauções de títulos que, não representando hoje a décima quinta parte do valor das cauções, deixam a companhia em sérios embaraços e sem recursos para o prosseguimento dos trabalhos da construção.

Não é lícito esperar que semelhantes títulos se valorizem dentro do prazo de dez anos e nem presumível que os acionistas façam novas entradas de capital, visto ter a companhia não só hipotecado ao Banque Parisienne toda a estrada construída, mas tomado ainda o compromisso de preencher as formalidades legais para assegurar a primeira hipoteca sobre os trechos a construir.

Parece, pois, que os trabalhos estarão condenados à uma paralisação por longo tempo, se não se fizer sentir a ação benéfica do governo para sobre as dificuldades do presente.

Espero, porém, que a diretoria da companhia e os credores estrangeiros, pesando bem todas as circunstâncias, não contrariarão os interesses gerais, criando óbices à pronta realização de um melhoramento, que é um *desideratum* há longos anos alimentado e condição indispensável ao desenvolvimento da lavoura, comércio e indústria desta zona.

III

PROLONGAMENTO DA ESTRADA DE FERRO

Movimento de terra

Do quilômetro 120 ao 185, empreitada do dr. J. da S. Leite Fonseca, foi preparado o leito na extensão de 8,524 quilômetros.

Do quilômetro 185 ao 233,8, contrato dos drs. Lemos e Trotselr,¹ fez-se o movimento de terra na extensão de 1,080; não tendo, porém, sido iniciada a construção de obra-d'arte alguma.

¹ Nota do organizador. O nome Trotselr parece incorreto.

Direito de autor deste texto registrado na Biblioteca Nacional, Ministério da Cultura, sob nº 495.704, em 19 de maio de 2010, livro 937, folha 321.

Os serviços das duas empreitadas estão suspensos; sendo os da primeira desde o fim do mês de julho, quando manifestou-se a revolta dos trabalhadores pelo atraso dos pagamentos, e os da segunda desde 16 de novembro.

Obras-d'arte

Entre os quilômetros 90 e 113 foram construídos três bueiros capeados e dois bueiros abertos.

Entre os quilômetros 113 e 120 foram construídos dois bueiros capeados e adiantou-se a construção de três pontilhões.

Entre os quilômetros 120 e 130 construíram-se seis bueiros capeados, dois bueiros abertos, encetou-se a construção de mais um bueiro capeado e pouco andamento tiveram as obras dos pontilhões dos quilômetros 113, 126 e 130.

Entre os quilômetros 130 e 140 foram concluídos cinco bueiros capeados e encetou-se a construção de um outro.

Telégrafo

Foram estabelecidos 32 quilômetros de linha telegráfica do quilômetro 155 a 187, e mais 12 quilômetros a partir de Teófilo Otoni em direção a Saudade (quilômetro 205²), acompanhando o leito da estrada de rodagem.

Os trabalhos estão paralisados desde princípio de novembro, por falta de isoladores.

Faltando 34 quilômetros para a ligação das linhas, cumpre à companhia, no seu interesse e no do público, apressar a conclusão do serviço.

Via permanente

Até o fim do corrente mês devem estar assentados os trilhos em frente à estação de Todos-os-Santos, entre os quilômetros 112 e 113.

No fim do ano passado os trilhos estavam assentados até o quilômetro 102,5; o que evidencia a excessiva morosidade do assentamento da via permanente, tendo-se feito em um ano trabalhos que poderiam ser executados em 15 dias.

Para o prosseguimento dos trabalhos entre a estação de Urucu e de Todos-os-Santos, foram feitas duas pontes de madeira, que só puderam ser permitidas como obras provisórias.

Estando adiantados os trabalhos do leito até o quilômetro 149 e havendo trilhos e dormentes em depósito, seria de grande conveniência a intervenção do governo de modo a poder a companhia dar todo impulso ao assentamento de trilhos, ativar a construção das obras-d'arte e concluir o pequeno movimento de terra até aquele ponto para ser inaugurada a estação de São Paulo no fim de junho do ano vindouro.

Pode-se conseguir semelhante *desideratum* com a importância da garantia de juros que a companhia terá de receber pelo semestre atual.

Estações

Concluiu-se a alvenaria de tijolos da estação de Todos-os-Santos, que já está coberta de telhas.

² Nota do organizador. No original está, incorretamente, quilômetro 202 em vez de 205, provavelmente por motivo de erro tipográfico.

Direito de autor deste texto registrado na Biblioteca Nacional, Ministério da Cultura, sob nº 495.704, em 19 de maio de 2010, livro 937, folha 321.

Tanto nesta estação como na de Urucu a sala do armazém só tem porta para o lado da linha, resultando grande inconveniente para o movimento das tropas e carros.

Caixa-d'água

Foi montada no quilômetro 30 uma caixa-d'água, que era indispensável ao serviço do tráfego, visto ser de 49 quilômetros a distância entre as estações de Aimorés e Mayrink.

Condições técnicas do traçado

Tendo desaparecido no incêndio da estação de Aimorés todos os trabalhos de escritório referentes aos primeiros 20 quilômetros da linha e não estando concluídas as plantas e perfis da revisão dos estudos do quilômetro 20 até Teófilo Otoni, só pude organizar as tabelas de alinhamentos e declividades da linha entre os quilômetros 20 e 205.

Pelo resumo que apresento, ver-se-á que as condições técnicas da linha são mais favoráveis do que as de outras estradas mineiras; o que não é de admirar, porquanto a linha desde o quilômetro 30 acompanha o Rio Mucuri até o quilômetro 112 e daí o seu afluente Todos-os-Santos até a cidade de Teófilo Otoni.

Em anexo apresento também um esboço com a planta da estrada e o seu grade em escala reduzida, que permitirão ajuizar melhor do traçado.

Por falta de dados mais positivos e que inspiram maior confiança, organizei com alguns rascunhos, que podiam ter sido alterados na execução dos trabalhos, a planta e grade dos primeiros quilômetros da linha.

Tabela de declividades entre km 20 e 205

Extensão em nível	124.905,8 m	67,52%
Extensão em rampas	51.886,5	28,04%
Extensão em contrarrampas	8.207,7	4,44%
Total	185.000	
Em rampas de 0 a 0,5%		34.887,5 m
Em rampas de 0,5%		6.600,0
Em rampas de 0,5% a 1%		7.739,0
Em rampas de 1%		2.660,0
Em contrarrampa de 0 a 0,5%		4.456
Em contrarrampa de 0,5%		629
Em contrarrampa de 0,5% a 1%		803
Em contrarrampa de 1%		1.080
Em contrarrampa de 1% a 1,5%		180
Em contrarrampa de 1,5%		346,7
Em contrarrampa de 2%		713

Em declives superiores a 1% a extensão é somente de 1.239,7 m ou 0,67% da distância total.

Quanto a declividades a Estrada de Ferro Bahia e Minas leva grande vantagem sobre todas as outras do estado, como verificar-se-á pela comparação abaixo feita.

Porcentagem da extensão em nível de diversas estradas

Estrada de Ferro Bahia e Minas (na distância de 185.000 m)	67,52%
Estrada de Ferro Oeste de Minas na distância de 685.755 m, compreendendo a linha do Sítio a São João d'El-Rei, Prolongamento a Oliveira e Lavras, linha de Oliveira a São Francisco e ramal de Itapecerica	58,99%
Estrada de Ferro de Muzambinho (linha principal com 146.800 m)	41,40%
Estrada de Ferro do Sapucaí (linha principal de Soledade a Eleutério e ramais de Baependi, na distância de 352.796 m)	37,66%
Estrada de Ferro Leopoldina (na distância de 478.696 m, compreendendo a linha principal de São Geraldo a Saúde, ramal do Alto Muriaé, sub-ramal de São Paulo e Tapiruçu, Prolongamento do sub-ramal da Serraria até a linha principal, sub-ramal do Pomba e ramal de Juiz de Fora e Piau)	33,71%

No trecho baiano da Estrada de Ferro Bahia e Minas a extensão em nível é de 32,35%. Há porém 43,66% em declives de 0 a 1%.

Relação dos alinhamentos

Extensão em tangentes	107.388,58 m	58,05%
Extensão em curvas	77.611,42	41,95%
Total	185.000	

Porcentagem da extensão em retas nas diversas estradas

Estrada de Ferro Bahia e Minas	58,05%
Estrada de Ferro Oeste de Minas	58,01%
Estrada de Ferro Muzambinho	53,77%
Estrada de Ferro Leopoldina (na distância de 540.937 m)	50,86%
Estrada de Ferro de Sapucaí ³	50,60%

No trecho baiano da Estrada de Ferro Bahia e Minas a extensão em tangentes é de 71,42%.

Infelizmente o primitivo contrato permitia para os primeiros 20 quilômetros da linha mineira declives superiores a 2%, que melhor fora não terem sido empregados; porquanto a Serra de Aimorés é muito baixa, sendo de 201,70 m a sua maior altitude no ponto em que é atravessada pela linha.

³ Nota do organizador. A expressão que aparenta ser “de Sapucaí” está em parte faltando letras ou ilegível.

Linha em tráfego

O estado de conservação da linha é mau, havendo muitos aterros abatidos, falta de lastro em trechos extensos e grande número de dormentes podres.

Os descarrilhamentos são frequentes; não tendo porém havido acidente algum do qual resultassem contusões ou ferimentos em passageiros e nem grande estrago do material.

Ainda não foram construídos a ponte e pontilhões a que fiz referência no meu relatório do ano passado.

Com a enchente do mês de novembro caíram dois esteios da ponte provisória sobre o Rio Urucu.

Para a desorganização do serviço de conserva muito tem concorrido a irregularidade dos pagamentos ao pessoal, que têm sido feitos com atraso de seis, oito e 11 meses.

Cumpra à companhia tomar providências prontas e enérgicas para a completa reorganização de serviço tão importante e que não deve ceder a primazia a nenhum outro.

Se o não fizer e se derem-se alguns descarrilhamentos de graves consequências, poderá ficar sem o insignificante material rodante, que ainda salva as dificuldades do tráfego.

Parada de trens

É de grande utilidade para os fazendeiros do Ribeirão Sete de Setembro o estabelecimento de um desvio e plataforma coberta no quilômetro 30, determinando-se também no horário a parada dos trens.

Não convém ainda a construção da estação projetada e orçada, porque os fretes dos produtos daquele vale não são bastantes para o pagamento do chefe da estação, telegrafista e serventes.

Quando houver maior densidade de tráfego em toda a estrada, será de muita utilidade a construção da estação, mesmo para regularizar a composição dos trens; porquanto as condições técnicas da linha desde o quilômetro 30 até a cidade de Teófilo Otoni são muito superiores às do trecho entre Aimorés e aquele ponto, máxime às dos primeiros 20 quilômetros.

Ponte de Urucu

A diretoria da companhia não deve descuidar da construção da ponte definitiva sobre o Rio Urucu; sendo urgente e indispensável dar começo às alvenarias dos encontros.

Horário dos trens

Houve irregularidades no tráfego, tendo sido suprimidos alguns trens de passageiros; alegando a inspetoria falta de lubrificantes, por estar trancado o porto do Rio de Janeiro aos vapores nacionais.

Continuando porém o movimento de vapores entre os portos de Caravelas e Bahia, o fato não pode ter justificação, porque havia um mercado, não contemplado o de Vitória, para serem feitos os suprimentos necessários.

Determinando o regulamento um único trem de passageiros por semana, a supressão deste causa grande transtorno aos viajantes, pois que os outros trens são facultativos e organizados *ad libitum* da inspetoria.

Balancete do tráfego

A receita do tráfego, desde 1º de janeiro até 30 de setembro do ano corrente, foi 31:256\$964.

A despesa tendo sido de 36:099\$130, houve um déficit de 4:842\$166.

A receita por quilômetro, no período supra, foi de 343\$483.

A despesa por quilômetro foi de 396\$694.

Comparando a receita em nove meses com a de todo o ano passado, ver-se-á que houve aumento de 72,6%.

Para facilitar a comparação, organizei o quadro infra, contendo os algarismos da receita e despesa desde a inauguração da estação Mayrink, a 13 de abril de 1891.

Período de tempo	Receita	Despesa	Déficit
De 30 de abril a 13 de dezembro de 1891	4:431\$350	18:954\$059	14:522\$709
Ano de 1892	18:106\$213	43:431\$165	25:324\$952
De 1º de janeiro a 30 de setembro de 1893	31:256\$964	36:099\$130	4:842\$166

Para o lisonjeiro resultado do tráfego no exercício corrente, muito influíram a inauguração da estação de Urucu a 31 de julho de 1892, e o melhoramento da picada que comunica a estação com a estrada de rodagem.

Comparando as diversas verbas da receita com as do exercício passado, nota-se aumento em todas, como verificar-se-á pela discriminação abaixo feita dos produtos das passagens, bagagens e encomendas, mercadorias diversas, telégrafo e transporte de animais.

Espaço de tempo	Receita de				
	Passageiros	B. e enc.	Mercadorias	Telégrafo	Animais
Ano de 1892	3:519\$500	542\$130	13:172\$653	519\$470	352\$460
De 1º janeiro a 30 setembro de 1893	4:931\$900	610\$974	24:294\$030	945\$080	474\$980

O processo seguido pela companhia para discriminar a despesa é muito imperfeito; não permitindo ajuizar das quantias despendidas com a conserva da linha, tração, estações e dependências, etc.

O balancete do trimestre de 1º de julho a 30 de setembro demonstra um saldo de 806\$795; tendo sido a receita de 12:811\$785 e a despesa de 12:004\$990.

O saldo foi absorvido pelo déficit do primeiro semestre.

O resultado do tráfego, depois de inaugurada a estação de Urucu, posto que pequeno não deixa de ser animador e mostra a conveniência de prolongar quanto antes os trilhos até o quilômetro 149.

Inaugurada a estação de São Paulo a receita aumentará, devendo exceder de 60% à atual; resultando ainda para os agricultores grande economia pela diminuição das despesas de transportes em costas de animais e mais facilidade para exportação dos seus produtos.

A maior parte da colheita do café do município de Teófilo Otoni ainda não pôde ser transportada, principalmente pela falta de tropas.

Para tornar mais evidente o prejuízo que o atraso dos trabalhos da Estrada de Ferro Bahia e Minas ocasiona aos lavradores, basta refletir que, sendo a safra de café superior a 80.000 arrobas, o seu transporte até a estação de Urucu ficará por preço superior a 240 contos, quando pela estrada de ferro, se estivesse concluída conforme o contrato celebrado em 1889 pela companhia, ficaria por menos de 40 contos de réis. O que os agricultores perdem em fretes poderia ser mais utilmente empregado em novas culturas, compras de maquinismos, etc.

Estatística do tráfego

Passageiros

De 13 de abril a 13 de dezembro de 1891 o movimento foi de	998 passageiros
Durante o ano de 1892 o movimento foi de	1.978 passageiros
De 1º de janeiro a 30 de setembro ⁴ de 1893 o movimento foi de	2.262 passageiros

Em nove meses do exercício corrente o número de passageiros foi de 14% maior do que em todo o ano passado.

Bagagens e encomendas

No ano de 1892 foram transportados	14.941 quilogramas
De 1º de janeiro a 30 de setembro de 1893	23.635 quilogramas

Houve aumento de 58%. Deve-se, porém, observar que nos algarismos supra está incluído o movimento da estação de Aimorés.

Telegramas

De 1º de janeiro a 30 de setembro de 1893, foram transmitidos 1.217 telegramas com 16.484 palavras.

Durante o ano de 1892 foram transmitidos 489 telegramas com 5.088 palavras.⁵

Para mais, em nove meses do atual exercício, 728 telegramas com 11.396 palavras.

Notas do organizador.

⁴ No original está “dezembro de 1893” por evidente engano.

⁵ No original está “5.880”. Tudo indica que o correto é 5.088.

Animais

De 1º de janeiro a 30 de setembro de 1893 o número de animais transportado foi de 186.

No segundo semestre de 1892 o número transportado foi de 99.

Café exportado

No ano de 1892 a exportação foi de	482.205 quilogramas
De 1º de janeiro a 30 de setembro de 1893 foi de	626.739 quilogramas

O acréscimo foi de 29,9%.

Observação — No balancete que foi apresentado não consta exportação de café pela estação Mayrink.

Parando, porém, os trens de carga no km 24 da linha para o recebimento dos produtos das lavouras do Ribeirão Sete de Setembro, os fretes deveriam ser cobrados desde a estação Mayrink, pois que a prática seguida em diversas empresas de viação férrea consagra o princípio de fazer-se a cobrança dos fretes da estação anterior ao lugar da parada.

Da escrituração deveria pois constar despacho de café pela estação Mayrink.

Madeiras

Durante o ano de 1892 foram exportados 102.400 quilogramas.

De 1º de janeiro a 30 de setembro 293.900 quilogramas.

O aumento da exportação foi de 187%.

Sal

A importação de 1º de janeiro a 30 de setembro de 1893, foi de 115.630 quilogramas.

Farinha

A importação (de 1º de janeiro a 30 de setembro) foi de 35.623 quilogramas.

O peso de todas as mercadorias importadas e exportadas (de 1º de janeiro a 30 de setembro de 1893) foi de 1.823.633 quilogramas.

No segundo semestre de 1892 foi de 827.627 quilogramas.

Tarifas

Havendo clamores do comércio desta zona por causa das tarifas do trecho baiano da Estrada de Ferro Bahia e Minas e dos fretes elevados cobrados nos vapores da

Direito de autor deste texto registrado na Biblioteca Nacional, Ministério da Cultura, sob nº 495.704, em 19 de maio de 2010, livro 937, folha 321.

companhia, fui por ato de 8 de fevereiro, autorizado pelo governo, entrar em acordo com a diretoria da companhia para celebração de um convênio, que salvaguardasse os interesses gerais.

Graças à boa vontade da diretoria em corresponder à justa pretensão do governo do estado, foi assinado a 16 de fevereiro o convênio; sendo alteradas as tarifas da seção de navegação e uniformizadas as da estrada de ferro, feita porém a redução da tarifa de sal a cem réis por tonelada e por quilômetro.

Os fretes marítimos foram reduzidos, principalmente para os produtos mineiros.

Para as mercadorias importadas não foi possível obter as concessões da minha proposta, todavia a redução foi considerável; assim, por exemplo, o preço do transporte (do Rio a Caravelas) de uma tonelada métrica de tecidos de algodão, lã, e etc., que era de 166\$666 réis, foi reduzido a 40\$000 réis. Posto que este preço seja ainda alto em comparação com os fretes dos portos do Havre, Liverpool e outros da Europa para o Rio de Janeiro e também os do Lloyd Brasileiro para mercadorias importadas, todavia o comércio está satisfeito com o resultado obtido.

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 1894. Ouro Preto: Estado de Minas Gerais, 1894. p. 114-123.