

POBIELNICTWO POLSKIE W BRAZYLII
4. 2
2537 / 28
5.10.29.

referat : n
referent : p. Parutk

Ex offo do Sr. Calamelli - Gerente do "Brasil-Ferro"
Carril "Rio
a spr. presianco artikuliu:
"O desenvolvimento das Estradas de Ferro do
Estado da Polonia"

papier. 2361/29

Rio de Janeiro, 4 de Outubro de 1929.

~~Arde 22/20/29~~

~~XXXXXX~~
2534/29.

V

Exmo. Snr:

Vicente Calamelli

M.D. Gerente do "Brasil-Ferro-Carril"

Rio de Janeiro

Tenho a honra de agradecer a Vossa Senhoria a gentileza que continua a manifestar pelos assumptos do meu paiz tendo publicados diversos artigos no conceituado orgão "Brasil-Ferro Carril".

Abusando a sua bondade, tomo a liberdade de enviar a Vossa Senhoria mais um artigo sobre as estradas de ferro na Polonia, pedindo-lhe o favor de publical-o quando for possivel - no "Brasil-Ferro-Carril".

Queira acceitar os protestos da minha mui elevada estima e distincta consideração.

Encarregado de Negocios da Polonia.
a.i.

Handwritten signature

Chopo
5/10 Jan

Handwritten signature
5/10/29

154

O DESENVOLVIMENTO DAS ESTRADAS DE FERRO DO ESTADO

DA POLONIA.

Em 1914 quando romperam as hostilidades, as vias ferreas de duas bitolas normaes, perfaziam, nas tres partes da Polonia desmembrada, um total de 15.800 km. assim discriminados: 6.400 km. na ex-Polonia-russa, 5.400 klm. na ex-Polonia-prussiana, e 4.000 klm. na ex-Polonia-austriaca. A ex-Polonia-russa era o mais lesada quanto á densidade da rēde ferroviaria pois só dispunha de 2,7 km. da linha ferrea para cada 100 km², ao passo que na Galicia a proporção era de 5,3, na Prussia Occidental de 11,3, na Poznania de 12,1 enfim na Silesia de 13,6. Identica proporção havia em relação á população dessas provincias.

Na Polonia-russa a maioria das estradas de ferro, a principio foram construidos por sociedades privadas. Na Galicia, com notavel concurso da população local, deu-se o mesmo; porém, na Polonia prussiana, as estradas foram construidas exclusivamente pelas companhias allemãs.

Pouco a pouco, os outros Estados-compartilhantes, foram seguindo o exemplo do Reich e tratando de acaparar as estradas e tão bem o conseguiram que quando arrebentou a guerra o numero ~~das~~ de estradas particulares era infimo na Polonia.

O processo de reunião total das vias ferreas do territorio da Polonia só terminou em fins de 1922 garantindo á Republica uma rēde ferroviaria que por sua extensão occupava o 5º lugar entre os Estados europeus.

Essa rēde de feição particular constituindo uma aglomeração de linhas ferreas distinctas, com interesses politicos, economicos e estrategicos diversos, era por assim dizer contraria ás necessidades do paiz posto que devido á sua disposição geral não correspondia ás necessidades de communicação. Quando o governo da Polonia retomou-a, achava-se em tão deploravel estado de destruição, que não ha outro exemplo nos anuaes ferroviarios da Europa.

Tinham sido destruídas 380 pontes de mais de 20 m, formando um comprimento total de 28,347 ms. ou seja 48% do comprimento geral das pontes desse genero; além disso - 2,019 pontes menos importantes, dum comprimento total de 28,347 metros ou seja 25%.-

Dos edificios ferroviarios da ex-Polonia-russa e em parte da ex-Polonia-austriaca, apenas restavam cinzas e escombros.

Foram destruídas 574 estações ou 63%, 506 armazens isto é 51%; 489 estações de abastecimento hydraulico, seja 81%; officinas mecanicas e enfim 2,189 domicilios e predios de administração. Deste miseravel estado da rēde-ferroviaria, só resta actualmente uma vaga lembrança. Apesar de falta local de materiaes de construcção, embora sem dispôr da minima reserva económica pertencente á estrada, nem do minimo capital de reconstrucção ou de material rodante graças ao trabalho energico desses 10 ultimos annos desde que a Polonia reentrou na posse das primeiras linhas do antigo reino da Polonia, as vias ferreas polonezas conseguiram corrigir os defeitos e preencher as lacunas existentes, beneficiando o paiz com uma communicacão regular, quer no serviço do interior quer no internacional. Houve grandes diligencias no sentido de melhorar as construcções, a tal ponto que foram collocados 2,5 milhões de dormentes ou seja 80% do numero global; procedeu-se tambem á substituição da maioria dos trilhos reduzindo a 25% os trilhos de tipo antigo.

Ao mesmo tempo que se providenciava para restaurar os installações e os edificios ferroviarios, urgia abastecer as estradas do material rodante necessario. Em 1918 no territorio de occupação constava haver 2,513 locomotivas, 2.585 vagões de passageiros e 41.448 vagões de carga.

Mas na realidade esses algarismos eram exagerados e o material era velho, estragado e fôra descuidado durante muito tempo. Mas aos poucos graças aos concertos effectuados, em virtude de tratados e tambem em parte graças ás compras feitas aos Estados

Unidos e no Exterior, e depois, nas proprias usinas polonezas, as estradas de ferro da Polonia, segundo o inventario de 12 de Julho de 1928, dispunham de 17.146 vagões de passageiros e 139.463 vagões de carga; achando-se assim aparelhadas para satisfazer ás necessidades normaes de communicacão de viajantes e de mercadorias.

A situacão financeira das estradas de ferro polonezas logo que a Polonia se apossou dellas e depois durante alguns annos ainda foi deploravel. Quando ellas passaram para as mãos do Governo os fundos disponiveis em material attingiam 62,7 milhões de corõas austriacas, 385 mil marcos allemães, 190 mil marcos polonezes, 1,7 milhões de rublos russos (papel-moeda). Durante os primeiros annos, as estradas de ferro foram obrigadas a recorrer largamente ás doações de Thesouro do Estado afim de poder enfrentar as despezas de administracão e os gastos de reconstrucão urgente, tanto mais que a receita dos transportes, em consequencia da baixa de cambio nem sequer bastava para cobrir as despezas diarias.

Eis a razão porque durante os cinco primeiros annos havia um deficit constante nas estradas de ferro.

Só depois da reforma monetaria conseguiram as estradas de ferro viver a custa do proprio orçamento. Desde entã, graçao ás modificações operadas na politica das tarifas e á economia applicada na despeza e á organizacão racional do pessoal, os resultados de exploracão não só contribuíram para equilibrar o orçamento como começaram, a partir de 1924, a dar lucro reduzindo o coefferiente de "exploitation" a 82%. Em 12 de Abril de 1927, o valor do activo das estradas de ferro polonezas, era o seguinte:

~~capital~~ valor de todo material ferroviario - 4,327 milhões Zlotys, capital de rodacão 481,8 milhões; dinheiro adiantado pelo Thesouro do Estado descontado nos lucros 32,4 milhões de Zlotys ou seja em total 4,841 milhões de Zlotys. No passivo, figura como compromisso a somma de 205 milhões de Zlotys. Desta somma 184,87 milhões de Zlotys são empréstimos a prazo longo e apolices das

157

quaes 110 milhões são imprestimos internos, prova de que é insignificante a divida externa das estradas de ferro polonezas.

De 1924 a 1927 gastou-se em depositos de fundos e em reconstrucções 279,2 milhões de Zlotys cobertos quasi todos pelo saldo da receita.

Quanto á exploração, de anno para anno, as estradas de ferro marcam mais um progresso, progresso que se deve attribuir, em parte, aos melhoramentos das relações economicas do paiz, em parte, ao bom estado da rêde e do material rodande, e tambem aos methodos racionais applicados á administração e ao trabalho.

O movimento de fretes intensifica-se cada dia mais; em 1921 as cargas excedem 25 milhões de toneladas, em 1927 o transporte de mercadorias attinge 64,5 milhões de toneladas. O numero de tonokilometro utilizavel, quasi quadruplicou.

O movimento de passageiros, que nos primeiros annos foi relativamente preponderante, tornou-se regular actualmente e já não sobrecarrega a exploração como a principio.

Em 1919 tirava-se uma média de 11,5 de pessôas por eixo e 3,3 de toneladas de cargas de mercadorias; hoje baixou a 4,3 de pessôas por eixo e as cargas subiram a 7,7 de toneladas. A receita da exploração vae aumentando proporcionalmente ao crescente desenvolvimento do transporte de mercadorias, assim em 1924 excederam 788 milhões de Zlotys, em 1927 - 1,341 milhões dos quaes 67% de fretes de mercadorias e 23% do movimento de ~~пассажиров~~ passagens, no entanto em 1924 a mesma relação era de 50% e 28%. Os resultados da exploração ainda não podem ser considerados difinitivos, no que diz respeito á sua intensidade. A revisão das tarifas que as tornou actualmente na Polonia mais baixas do que antes da guerra e tambem menores do que as tarifas do estrangeiro, não pode deixar de contribuir para exercer uma influencia favoravel

nesses resultados. O augmento ulterior das rendas ferroviarias polonezas depende directamente do desenvolvimento das relações economicas no paiz; e si estas prosperarem as estradas de ferro ficarão por isso mesmo obrigadas a extender sua rēde e a fazer novos depositos de fundos de accordo com o augmento do movimento de transporte.-
