

clusão das termoeletricas de Votuporanga, Juquiá e Flórida Paulista. Estas últimas, somadas às de São João da Boa Vista e Itapetininga, já instaladas, trarão sensível desafogo a regiões castigadas pela escassez de energia e transportes, ou que, em virtude de forte demanda não suficientemente atendida, tinham o seu progresso prejudicado. A conclusão das hidroelétricas do Paranapanema e do Pardo, permitirão a transferência das duas últimas para regiões ainda necessitadas.

O aproveitamento hidroelétrico do Paranapanema é o objetivo principal da "Usinas Elétricas do Paranapanema S. A. (USELPA)", que obterá das usinas abastecidas por esse rio uma potência de ordem de 1.400.000 cavalos-vapor, à qual se somará a das usinas da Companhia Hidroelétrica do Rio Pardo (CHERP).

Com o mesmo objetivo das usinas termoeletricas, ou seja, o de acudir aos reclamos de municípios ou zonas necessitadas, adquiriu o Estado 82 grupos geradores. Espera-se, ainda, a conclusão, neste ano, das pequenas usinas de Ilhabela e de Cunha.

Com as providências tomadas e as obras concluídas e em vias de conclusão, é lícito prever, para o exercício de 1959, sensível desafogo da situação, até mesmo na parte financeira, pelo início de produção de receita das unidades que entrarem em funcionamento.

## TRANSPORTES FERROVIÁRIOS

Aos transportes ferroviários foram consagradas medidas de reaparelhamento, com o duplo intuito de eliminar os "deficits" de custeio e de melhorar a eficiência dos serviços.

Assim, para melhoria da via permanente da Estrada de Ferro Sorocabana, foram adquiridas 22.000 toneladas de trilhos, tipo 50, de fabricação da Cia. Siderúrgica Nacional, e o acervo do material de tração e rodante se acresceu com 20 locomotivas "diesel" elétricas (correspondentes a parte de uma aquisição feita no exercício anterior), e 170 vagões fechados e 203 gôndolas.

A quilometragem dessa importante ferrovia se ampliou com a inauguração da linha de Presidente Altino a Evangelista de Souza, concluindo-se a ligação direta de São Paulo a Santos e ao litoral, sendo que no trecho inaugurado já se assentaram as linhas para tração elétrica, cujo funcionamento depende apenas da instalação de subestação elétrica.

Nas obras do ramal de Dourado, concluiu-se o trecho Presidente Prudente-Pirapozinho, cuja linha já permite o tráfego de trens de serviço.

Tudo isso sem contar os trabalhos de melhoria de traçado em vários trechos da Estrada, em alguns para permitir a eletrificação em melhores condições técnicas.

Encomendados no Japão 30 trens-unidades, elétricos, destinados ao serviço de subúrbios, a primeira expedição, de 5 trens completos, foi recebida em princípios de 1958.

A Estrada de Ferro Araraquara estendeu o alargamento da bitola de Mirassol a Votuporanga, esperando-se a conclusão desse trecho até março de 1958, e em princípio de 1959 até Porto Getúlio Vargas.

Ao seu material de tração incorporaram-se duas locomotivas "diesel"-elétricas; 5 outras chegaram ao Porto de Santos em janeiro de 1958, estando em providência a aquisição de mais 12.

A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro passa atualmente por uma fase de verdadeira recuperação de transportes, mercê do reerguimento da estrada e de acertada política tarifária, cujas condições materiais e de operação eram de notória deficiência. Merece relevo o fato de que no exercício de 1957 se conseguiu, graças a esse trabalho, a mais alta receita de sua história: Cr\$ 558.763.923,70; logrando-se ainda reduzir o "deficit" de Cr\$ 35.000.000,00, comparativamente com o de 1956. Essa redução do "deficit" foi conseguida com rigorosa compressão das despesas e redução no consumo de lenha. Para adequado julgamento dos resultados obtidos, cumpre considerar ainda que, no exercício de 1957, concedeu-se aumento geral de salários ao pessoal da empresa; e, a partir de julho, o salário-família também foi elevado da base de Cr\$ 100,00 para Cr\$ 300,00, além de que os custos dos combustíveis e lubrificantes sofreram ponderável aumento.

Foram adquiridas 30 locomotivas "diesel"-elétricas, que já se encontram em serviço, permitindo a retirada de 90 máquinas a vapor; de 450 vagões metálicos adquiridos, 153 já foram recebidos, sendo que a totalidade desta compra permitirá dispensar 800 vagões obsoletos, de baixo rendimento e elevado custo de conservação.

Fator fundamental da produção da riqueza, os transportes ocupam lugar eminente no plano de obras do atual Governo. Para sua melhoria e aparelhamento, reservaram-se recursos mais vultosos do que em qualquer outra administração estadual.

No que se refere ao transporte rodoviário, grande impulso foi dado à pavimentação de estradas, abrangendo o Plano de Pavimentação, em execução, 2.200 km. Basta acentuar que em janeiro de 1955 contava o Estado 735 km de estradas pavimentadas. No exercício de 1957, foram pavimentados 717 km e concluídos mais 290 km de base.

A construção de novas estradas (como aliás a pavimentação também) se faz mediante estabelecimento de prioridades, visando primacialmente aos troncos rodoviários que, partindo da Capital, através das zonas econômicas principais, atingem as fronteiras dos Estados vizinhos. Na medida do possível, porém, são consideradas as necessidades das vias transversais, cuja falta é também sensível. No exercício findo, foram concluídos e entregues ao tráfego 239 km, achando-se em andamento os trabalhos de mais 371 km.

No que se refere a desapropriações, foram solucionados 678 processos, lavrando-se as escrituras correspondentes, no valor total de Cr\$ 119.356.000,00.

Os recursos que o Estado propiciou ao D. E. R., foram os seguintes: Cr\$ 700.000.000,00, entregues pela Caixa Econômica Estadual (empréstimo de 1956); Cr\$ 550.000.000,00, entregues pela Caixa Econômica Estadual (empréstimo de 1957-parte); Cr\$ 120.000.000,00, entregues pelo Banco do Estado (parte de um empréstimo de Cr\$ 200.000.000,00); e Cr\$ 120.000.000,00, entregues pela Secretaria da Fazenda, importância proveniente de "superavit" do Estado, além dos Cr\$ 250.000.000,00 consignados no orçamento.

O andamento das obras em execução permite prever que o exercício de 1958 incorporará 1.329 km à rede pavimentada.